







Historias Callejeras







Archivo Histórico de Medellín

Historias
Callejeras

Historias Callejeras

La presente publicación se inscribe en el programa Patrimonio e investigación cultural del Plan de Desarrollo 2012-2015, Medellín un hogar para la vida, Línea 1. Ciudad que respeta, valora y protege la vida, Componente 3 –Medellín arte y cultura ciudadana para la vida y la convivencia–, donde se asume el patrimonio cultural de la ciudad como un agente facilitador de nuevas maneras de entender lo público, las identidades, las memorias, las prácticas políticas, los espacios y los cruces entre los imaginarios urbanos.

Alcalde:
Aníbal Gaviria Correa

Vicealcaldesa de Educación, Cultura, Participación, Recreación y Deporte:
Alexandra Peláez Botero

Secretaria de Cultura Ciudadana:
María del Rosario Escobar Pareja

Subsecretaria de Lectura, Bibliotecas y Patrimonio:
Shirley Zuluaga Cosme

Líder Programa Memoria y Patrimonio:
Herman Montoya Gil

Líder Proyecto Archivo Histórico de Medellín:
Claudia Vásquez Vargas

Investigación, selección y textos:
Equipo de historiadores AHM

Imágenes:
Archivo Histórico de Medellín
BPP/ archivo fotográfico

Diseño y diagramación:
Tragaluz editores

Impresión:
Marquillas S.A.

Primera edición:
Noviembre 2014

ISBN: 978-958-8845-21-0

Medellín - Colombia

Una publicación de:

Archivo Histórico de Medellín · Medellín todos por la vida · Alcaldía de Medellín

ÍNDICE

Viajeros de Calles

Teatros, circos, plazas, edificios públicos, residencias, cafés, bares y cantinas, además de otras edificaciones frecuentadas por ciudadanos vestidos de estudiantes, artistas, comerciantes, funcionarios o caminantes, revelan algunas pistas de la historia de nuestra ciudad. Medellín, de forma fragmentada, nos habla de los días que quedaron atesorados entre sus calles y que, poco a poco, le fueron dando cierto carácter para que los habitantes reconociéramos su personalidad.

Cada calle, tramo y espacio tiene sus propias historias. Algunas son imposibles de recordar. Otras, se han construido sumando recuerdos personales, viejas solicitudes, escrituras, querellas, cartografías, fotografías y documentos del Archivo Histórico de Medellín, un lugar que permite hacer un viaje por todos los tiempos… "El viaje no termina jamás. Solo los viajeros terminan. Y también ellos pueden subsistir en memoria, en recuerdo, en narración… El objetivo de un viaje es solo el inicio de otro viaje"*.

---

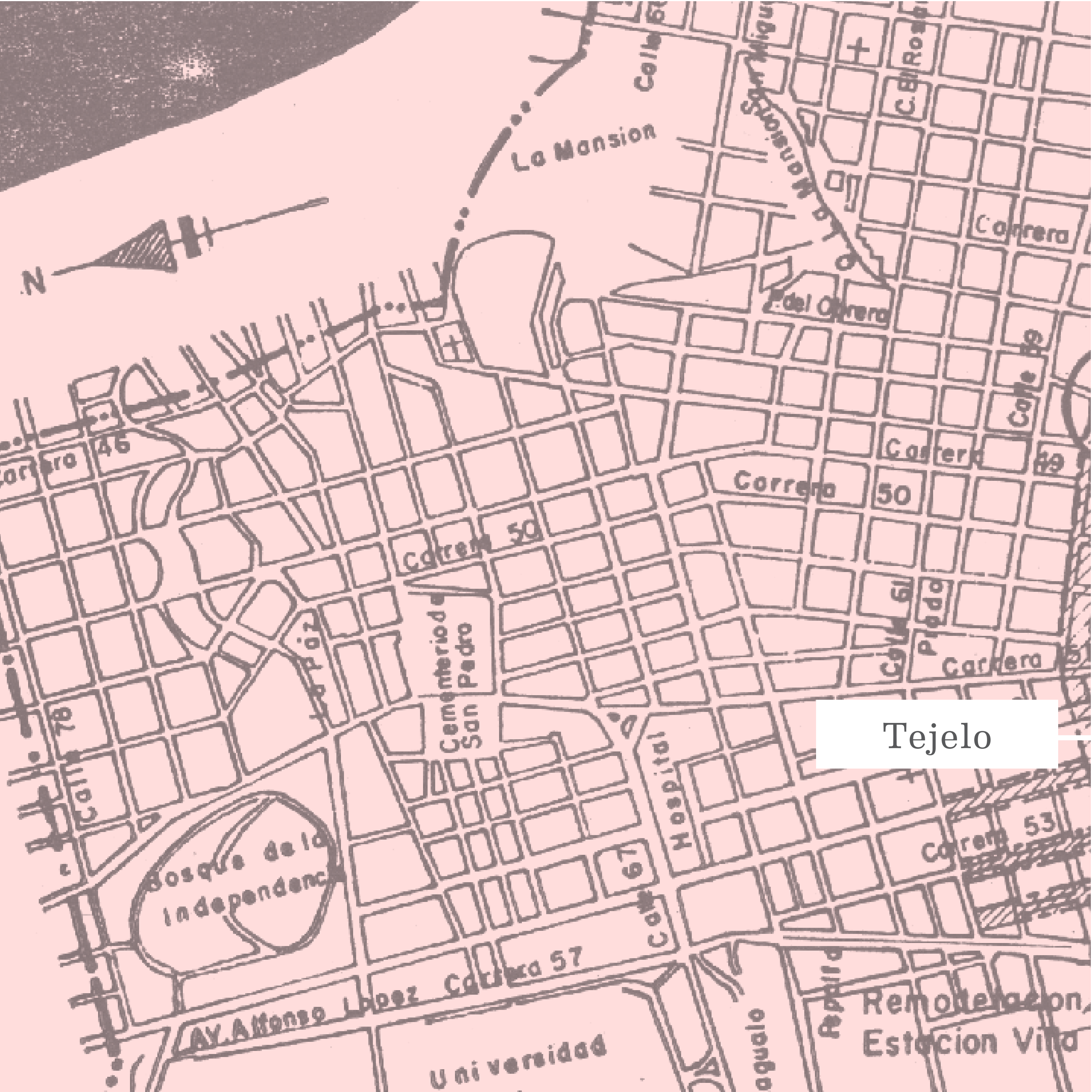
* José Saramago. Viaje a Portugal.

Viajamos por las Historias Callejeras de estas páginas llenas de fotografías y palabras, que a pesar de narrar pocos trayectos, nos sirven para reinterpretar calles, carreras, callejones y pasajes. Con nuestros ojos recorremos unos espacios inexistentes, otros irreconocibles por la transformación urbana y otros afortunados que aún hoy conservan sus rasgos.

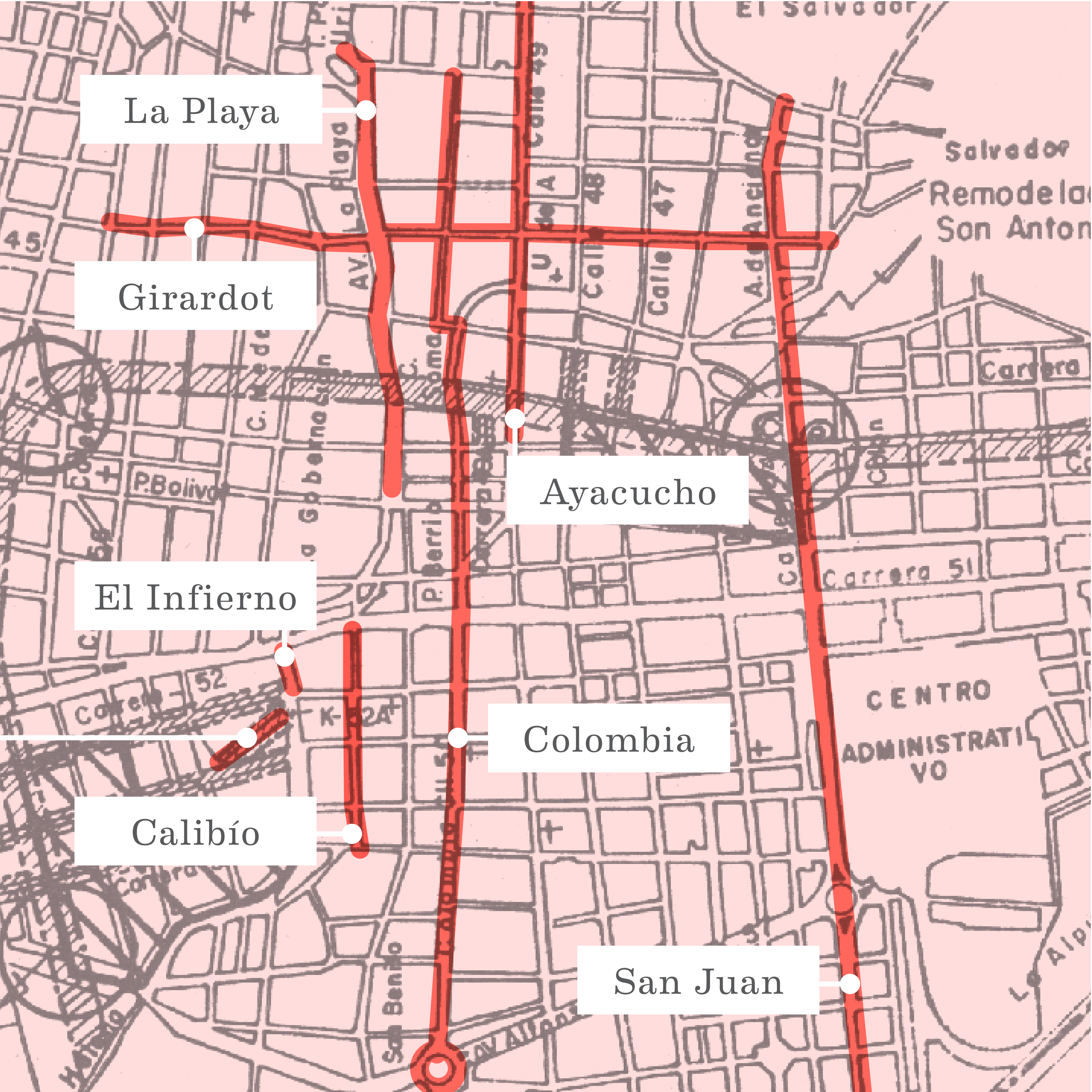
Historias Callejeras nos permite darle un nuevo contenido y significado histórico a los paseos por estas calles que se suman en nuestro presente, nos da la oportunidad de hacer un viaje con otros ojos. Es una publicación que hace parte del proyecto editorial de la Secretaría de Cultura Ciudadana de la Alcaldía de Medellín: libros para la vida. Libros en los que nos reconocemos a lo largo y ancho de las calles y que nos recuerdan que todos los días Medellín está ahí, aquí: "No hallarás otra tierra ni otro mar. La ciudad irá en ti siempre"[**].

María Del Rosario Escobar Pareja
Secretaria De Cultura Ciudadana
Alcaldía De Medellín

** Constantino Cavafis. La ciudad



N
La Mansion
Carrera
Carrera 50
Carrera 50
Carrera
Calle 67
Hospital
Cementerio de San Pedro
Bosque de la
Independenc
Carrera 57
Av. Alfonso Lopez
Universidad
Carrera 53
Tejelo


La Playa
Girardot
Ayacucho
El Infierno
Colombia
Calibío
San Juan
Salvador
Carrera 51
CENTRO ADMINISTRATIVO



I

Introducción

Plano de Medellín (detalle ornamental), 1889. Levantado por los alumnos de La Escuela de Minas.
En: Centro de documentación del Departamento Administrativo de Planeación, planoteca e, bandeja 9, folio 75.

La presente cartilla es una de las estrategias del Archivo Histórico de Medellín para difundir, en parte, el potencial informativo de los documentos que custodia. En este sentido, las Historias callejeras, realizadas por el equipo de historiadores del AHM, solo pretenden dar cuenta de algunos momentos, de algunos tramos, en la larga historia de las calles de la ciudad, de sus habituales transeúntes y de los ocupantes de las residencias e instituciones aledañas.

La calle es una de las características más destacadas de la morfología de la ciudad. Se constituye en un espacio que permite la circulación de personas y, a la par, es el principal elemento de paisaje urbano, pues en ella se desarrolla la vida de sus habitantes y trascurre la historia de la urbe. Las relaciones entre los ciudadanos y el poder se materializan y se expresan en la conformación de las calles, los parques, las plazas y plazuelas. Todos estos lugares de encuentro dejan registros del complejo devenir ciudadano. Cada una de las calles seleccionadas tuvo particularidades que hicieron de ellas lugares fácilmente identificables, ya fuera por los personajes, las edificaciones, los escándalos, los olores y otros rasgos que les dieron una personalidad, momentánea o permanente.

En el contexto histórico, el centro de la ciudad colonial fue la Plaza Mayor, que agrupaba los edificios que simbolizaban el nuevo poder: la iglesia, el Palacio de Gobierno y el Ayuntamiento. En su perímetro se localizaban las principales calles, en las que residían los habitantes más influyentes de la ciudad o villa (conquistadores, peninsulares, jerarcas de la Iglesia, funcionarios reales y criollos). El diseño de la Plaza se realizó a cordel y regla, así salían las calles trazadas en línea recta, constituyendo una trama urbana en cuadrícula, que seguía un patrón octogonal, en forma de damero. Este diseño, ordenado por la legislación española, no siempre coincidió en la práctica. En la villa de La Candelaria



Petición del procurador general sobre empedrado de calles (detalle), 1678. En: AHM, Fondo Concejo, sección Colonia, tomo 1, folio 150r.

de Medellín, las limitaciones físicas y sociales que imponían las quebradas, las casas, la distribución de los solares, la terquedad de los vecinos, etc., hicieron que algunas calles tuvieran trazos irregulares, cóncavos y angostos, que aún hoy es posible apreciar.

Las calles de la entonces villa, como sus plazas y plazuelas, fueron el escenario predilecto de las funciones cívicas, el intercambio comercial y la diversión, acciones que las convirtieron en los espacios de socialización por excelencia. Por ellas desfilaron las procesiones religiosas y se realizaron los mercados semanales, lo que propició el encuentro constante de un amplio abanico social: blancos y mestizos, mulatos y negros, religiosos y civiles, autoridades y población común.

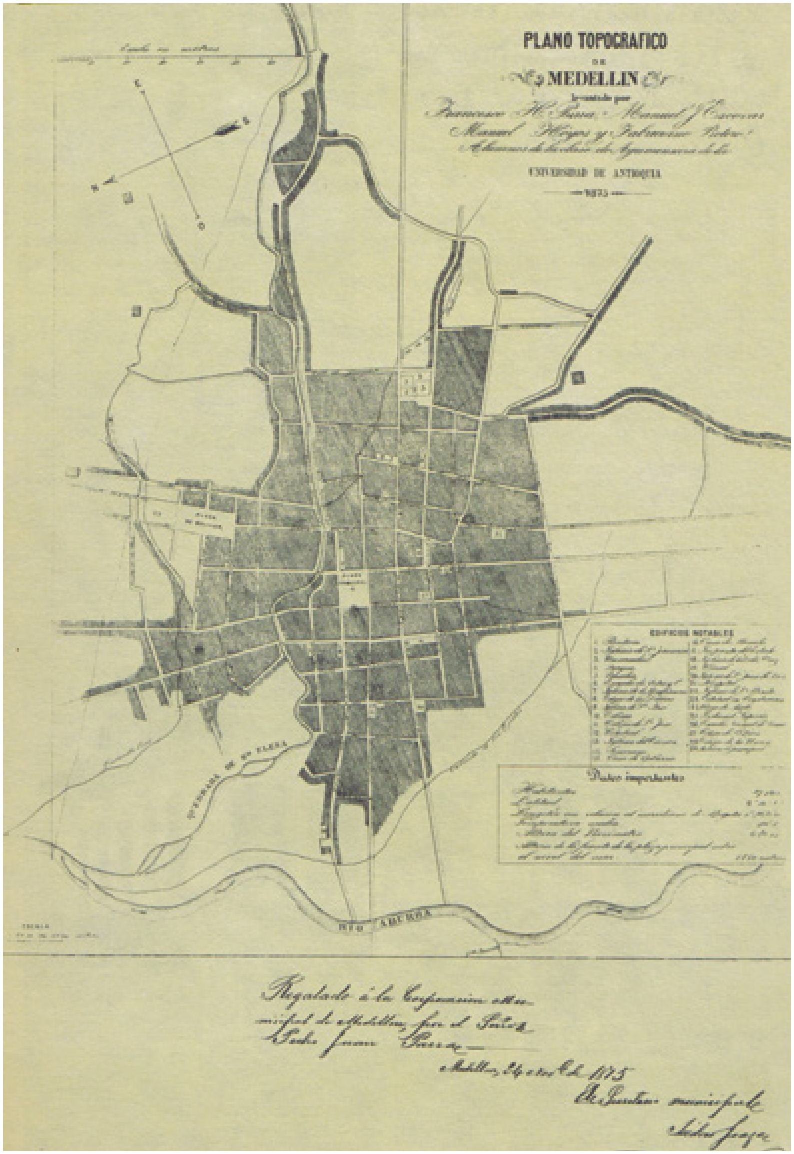
Las autoridades españolas siempre cuidaron el empedrado y el embellecimiento de las principales calles. Sin embargo, el mal estado en que, regularmente, se encontraban, reflejaba un constante desaseo, puesto que eran auténticos vertederos de aguas negras. El ambiente putrefacto, la ausencia de higiene y alcantarillado, la presencia de animales como perros, cerdos, carretas de caballos, sumado al vandalismo, hicieron que desde muy temprano el Cabildo se preocupara por la salubridad de la villa, mediante reglamentos y ordenanzas, en los que se pueden observar el rechazo y su actuación frente a la acumulación de desperdicios e inmundicias depositados en la vía pública.

En el siglo XVIII el pensamiento ilustrado introdujo nuevas prédicas que planteaban la posibilidad de racionalizar la sociedad sobre el progreso y la higiene, partiendo de la consideración sobre la influencia del entorno ambiental en la propagación de las enfermedades, por eso, los funcionarios e ilustrados coloniales cuestionaron la salubridad de las calles. Desde una nueva perspectiva, se implementaron numerosas medidas sanitarias que incluían la limpieza de las calles, la prohibición de

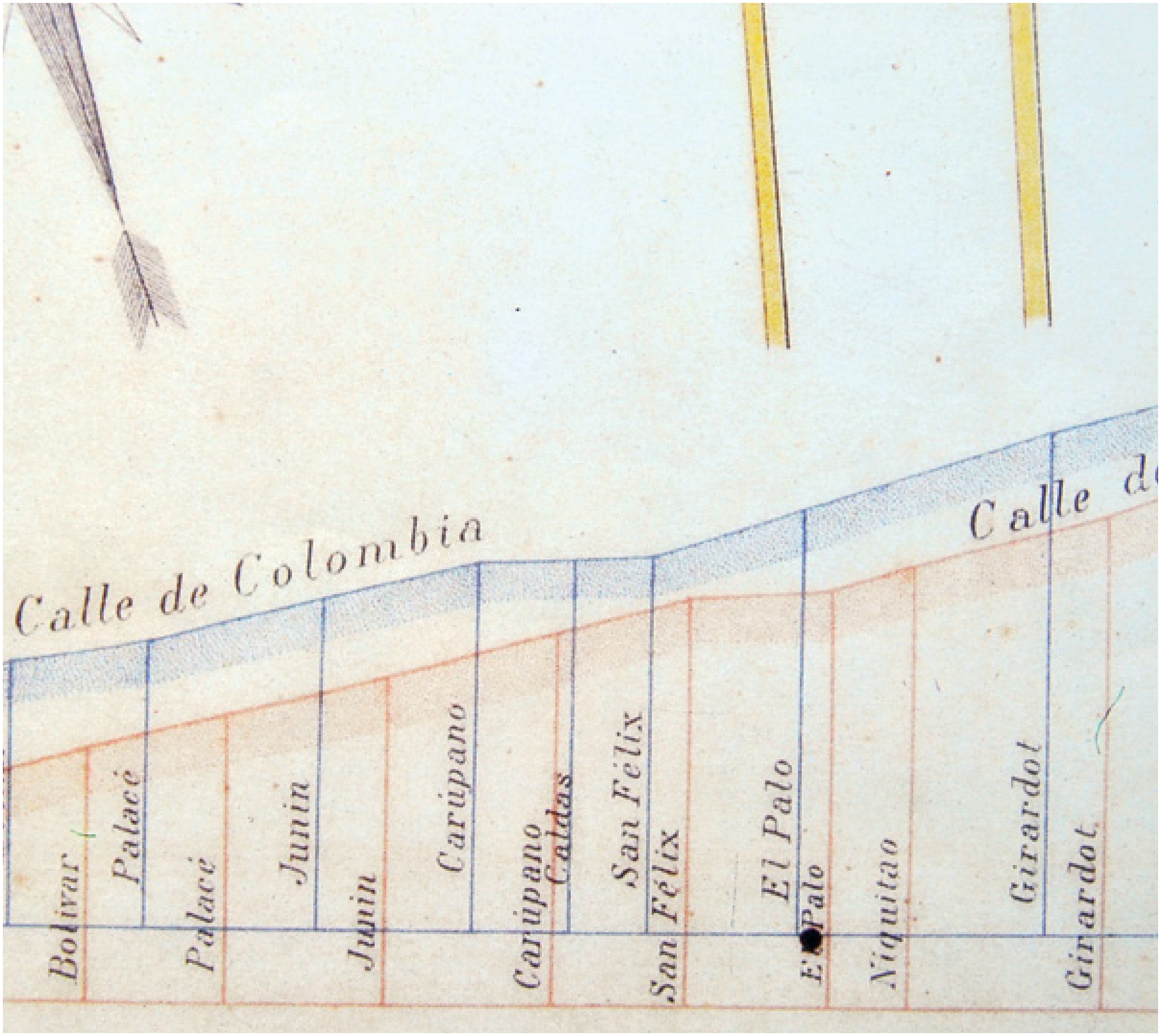
canalizar las aguas negras de las casas a los espacios públicos, la construcción de cementerios en las afueras del centro urbano, entre otras.

Durante el siglo XIX comenzó un proceso de desarrollo de la forma física de la calle, con componentes arquitectónicos obligatorios como las aceras o andenes, las calzadas, los canales centrales utilizados como desagües de aguas lluvias y cañerías para aguas residuales, el alumbrado público y las fachadas. Sobre este último elemento, se expidieron diversas reglamentaciones encaminadas a impedir los obstáculos personificados en las ventanas bajas y salientes, las escaleras en las puertas, los escombros y animales amarrados en ellas, a lo que se sumó la normatividad en la construcción de aleros, la forma como debían empedrarse y la apertura de nuevas vías.

La evolución de los medios de transporte (mulas, caballos, carretas, tranvías y automóviles) y el crecimiento demográfico se tradujeron en cambios en la ordenación y expansión de la ciudad y, por tanto, en sus calles. A las modificaciones físicas se sumó la transformación de las representaciones mentales, la nomenclatura colonial basada en el transcurrir cotidiano, en los elementos que caracterizaban una calle, como la Calle del Resbalón (Junín), la Alameda (Colombia), La Amargura (Ayacucho), El Chumbimbo (Girardot), entre otras, fue remplazada durante el siglo XIX por nombres que conmemoraban la gesta emancipadora y homenajeaban a los países vecinos: Boyacá, Palacé, Bomboná, Tenerife, Perú, Ecuador, Bolivia… sitios de memoria para evocar territorios, honrar personajes, ensalzar valores, y estos, a su vez, siguiendo un modelo cartesiano que buscaba ordenar mentalmente la ciudad y orientarse en ella, fueron cambiados, en la primera mitad del siglo XX, por la numeración de calles y casas, aunque, todavía hoy, los habitantes de la ciudad, en especial en el Centro, se resisten a usarla.



Plano topográfico de Medellín, 1875. Levantado por Francisco H. Parra y otros. En: Centro de documentación del Departamento Administrativo de Planeación, planoteca e, bandeja 9, folio 60.



Plano de Medellín (detalle), 1889. Levantado por los alumnos de La Escuela de Minas.
En: Centro de documentación del Departamento Administrativo de Planeación, planoteca e, bandeja 9, folio 75.

CALLE

C

–Colombia–

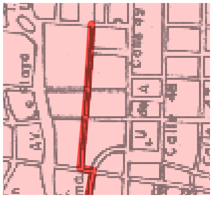
50



Calle Colombia entre San Félix y Caldas, 1965. Fotógrafo: Gabriel Carvajal Pérez. BPP/ Archivo Fotográfico.

Calle Colombia

El tramo centroriental, para el tránsito estudiantil



La calle de Colombia, o la calle 50, trazo que rompe su continuidad en el corazón del Centro de Medellín, primero debido al paso contundente de la veloz e impersonal avenida Oriental o Jorge Eliécer Gaitán y, luego, cuando se encuentra con la carrera 45 (El Palo). Una calle que en principio desconcierta al transeúnte no habitual que busca una dirección, o que en la generalidad de los casos puede no despertar ninguna inquietud dado que diferentes huellas que marcaron su pasado hoy están completamente desaparecidas.

La imagen física que hoy tenemos de este tramo centroriental de la calle de Colombia, es fruto de más de 150 años de trasegar por múltiples acciones privadas y oficiales que le dan su actual apariencia. Tres bocacalles sobre la carrera El Palo, la primera de ellas ubicada por la parte sur de la Clínica Soma, producto de continuas reformas y variaciones en la propiedad

Almacenes ubicados en la Calle Colombia por la Carrera Berrío, ca. 1900. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.



privada. Lugar de uno de los puentes de la quebrada La Palencia, construido y reconstruido de manera incesante durante los años republicanos hasta llegar al siglo XX.

Puente de arco y ladrillo cocido, que estuvo sobre el cauce de la fuente de agua, cortada y cubierta, quedando como huella el codo situado en el lindero sur del edificio Comfama, lindero que se desvanece



conforme llega a la calle de Ayacucho y a la Plazuela de San Ignacio. La otra bocacalle sobre la carrera El Palo vuelve a retomar el perfil hasta adentrarse por la comuna 9, Buenos Aires.

En 1888, Rafael Flórez dio al servicio la Plaza de Mercado Cubierto de Flórez, nombre perpetuado que sigue identificando la actual estructura dedicada al mercado minorista, y, muchas veces, la razón de su nombre se confunde gracias a las flores que diferentes personas, entre ellos campesinos de Santa Elena, venden en su interior.

El señor Flórez aportó diez mil varas cuadradas para la plaza, se hizo expropiación a otros propietarios y la municipalidad pactó con aquel el compromiso de marcar el perfil de la calle entre la carrera Girardot y la plaza. Enseguida, desde 1891, se realizó, por partes, la apertura de la hoy carrera 41 (o Recaredo Villa), en terrenos de Luis María Tapias, y que comunicó a la calle de Colombia con la de Ayacucho. De manera paulatina, en los ya habilitados terrenos se construyeron residencias de personalidades vinculadas al comercio, la política, el ejercicio de profesiones como la medicina, el derecho

o la ingeniería. Entorno residencial de familias como los Vásquez Latorre, los Mesa Londoño, los Peláez Peláez.



Portada de álbum fotográfico de Magdalena Gaviria Isaza. Donado al AHM por Mercedes Villa Jaramillo, descendiente del matrimonio Villa Gaviria.

Regresando a la bocacalle en la carrera El Palo, el tramo hasta el otro extremo con la carrera Girardot fue habilitado por Alfonso Villa Vásquez, comerciante, quien contrajo nupcias con Magdalena Gaviria Isaza en 1893, ocupando entonces la casa –que hoy es sede del Archivo Histórico de Medellín– hasta mediados de los años cincuenta del siglo XX. Entonces, este tramo centroriental de la calle de Colombia, de manera formal después de 1900, cobró vida urbana entre la carrera El Palo y la Placita de Flórez.

El tiempo en la calle de Colombia siempre ha sido cambiante, ambos –tiempo y calle– han sido testigos de ciclos de vida que ya se fueron, de las casonas que ya no están. Muchos de los descendientes de antiguos residentes ocupan todavía edificios en altura, los mismos que dominan los aires del entorno desde los años setenta del siglo anterior. La evocación es contundente: en la esquina norte de la carrera Girardot con Colombia estuvo la casa de Carlos Vásquez Latorre, de más de media cuadra por ambas calles, casa de huérfanos luego y, antes de convertirse en el edificio de la Federación Nacional de Comerciantes (Fenalco), residencia fraccionada para sastres y hasta adivinas con buena clientela.

En medio de este aire señorial existieron los garajes o parqueaderos de hoy con choferes de alquiler para los dueños



Matrimonio Villa Gaviria, 1893. Fotógrafo: sin identificar. Foto donada al AHM por Mercedes Villa Jaramillo, descendiente del matrimonio Villa Gaviria.

de automóviles privados. Algunas casas, antes de convertirse en los parqueaderos de motos actuales, fueron residencias o también pensiones. En otras, se vendía comida a domicilio o repostería por encargo, compitiendo con las "cajoneras", mujeres pregoneras de quesitos y mantequillas campesinas, caminantes de esta calle de Colombia, animada también por la dulzaina de un amolador de cuchillos con sus tijeras de procedencia italiana.

La calle ha sido testigo de la presencia ininterrumpida por 125 años de los estudiantes y las instituciones que los albergan. En 1889, ya existía el edificio que concentró a los estudiantes de artes y oficios y que fue usado por diferentes instituciones educativas hasta el actual Cefa (Centro Formativo de Antioquia). La educación pública municipal para niños pobres, contratada por la municipalidad con la comunidad religiosa de los Hermanos Cristianos, se ubicó, a partir de 1910, en lo que es ahora la Institución Educativa Héctor Abad Gómez. También en los años treinta, el curso de la calle era seguido por obreros que desde San Benito llegaban a la esquina sur de Colombia con la carrera Berrío, para abordar la lectura en la sede de la Biblioteca Municipal, hoy bodega de mercancías. En estos años, la biblioteca hacía concursos del mejor lector, dirigidos a la población obrera.



Calle Colombia entre Girardot y El Palo, 1922. Fotógrafo: Manuel Lalinde. BPP/ Archivo Fotográfico.

Más tarde, llegaron la universidad privada (Universidad Cooperativa de Colombia), los estudios técnicos en Escolme (institución universitaria) y el Censa (educación laboral). Los estudiantes, durante años, se han mezclado de manera imperceptible con el transeúnte ocasional, con el que tiene la calle como ruta hacia un destino definido de antemano. Los estudiantes, los transeúntes y los residentes, hoy como ayer, siguen marcando una característica importante del tramo centroriental de esta calle.

CALLE

S

-San Juan-

44



Edificio Tobón Uribe, ca. 1920. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.

Calle o Avenida

San Juan

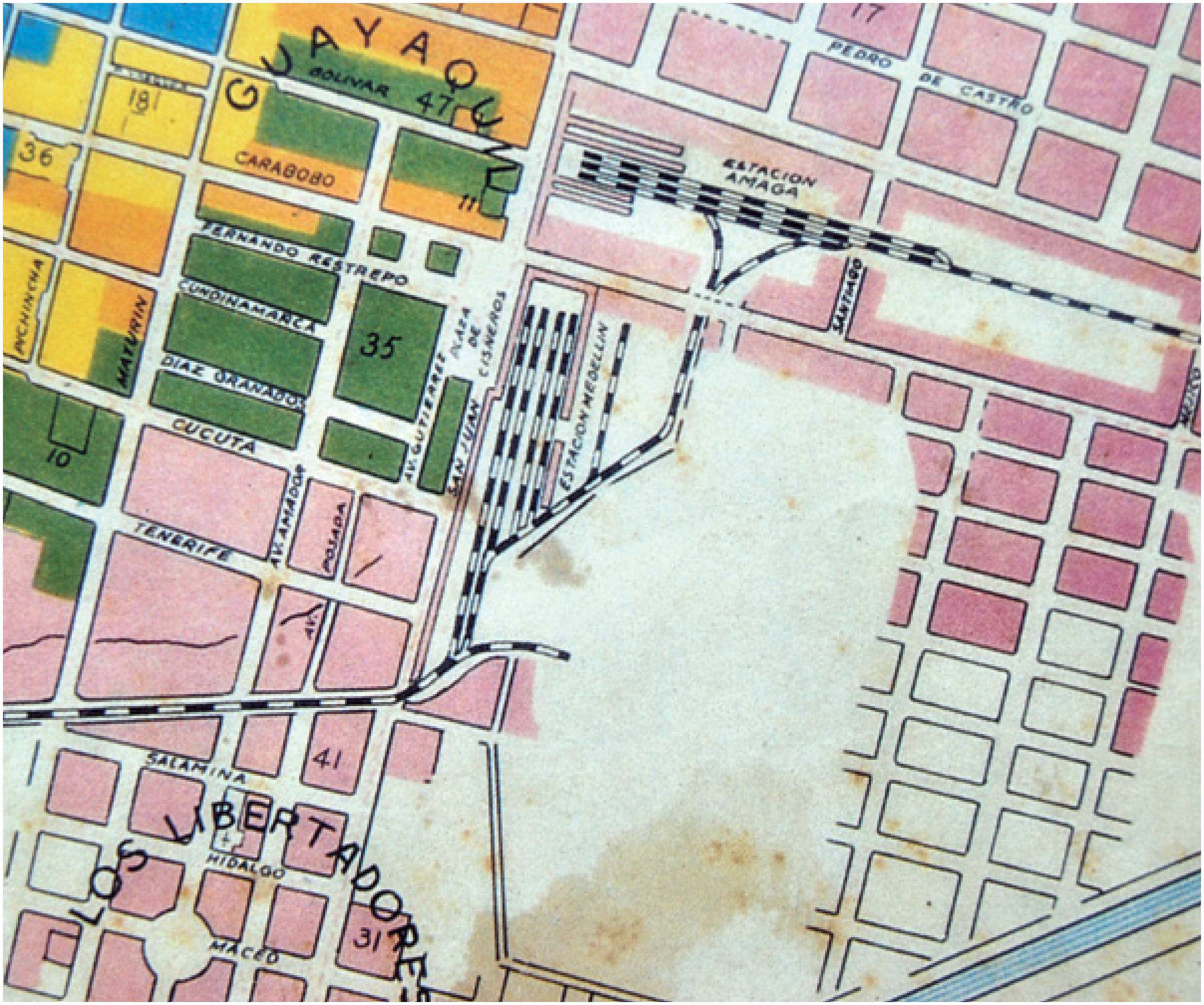
De la ronda del río a las fumarolas de los trenes



Desde el alto, por el camino de La Asomadera hacia el sur, entre casas, barrancas y el agua, bajando por las inmediaciones de las actuales carreras de Girardot hasta Carabobo, se llegaba a una parte de los ejidos (terrenos de uso público), propiedad del Cabildo de Medellín desde 1675, que bordeaban el río Aburrá. Los ejidos fueron arrendados a particulares de forma sistemática durante todo el período colonial, y su producido engrosaba las rentas de la villa. Desde 1821, bajo las disposiciones republicanas, el Cabildo ordenó su venta, asunto que se volvió ley nacional en 1825, con el fin de aumentar las rentas municipales, proceso que en Medellín duró hasta después de 1860.

En los espacios que en la actualidad ocupan el entorno y la calle o avenida de San Juan, entre la carrera Palacé y el río, hubo fincas y solares sembrados de caña dulce, cañafístula y rastrojos. Sin embargo, la influencia de la ronda del río y de la fuente que bajaba de la montaña –quebrada Los Ejidos o Zanjón Guayaquil– persistió durante diferentes años, manifestada en humedales, denominados desde el período colonial como pantanos. Esta condición física se entendía como problemática para los cercanos residentes, para los viajeros y para el Cabildo. Se hablaba de la seca de los terrenos, la intervención buscaba "dejar espacios libres para el trajín de las gentes".

Por estos motivos, los vecinos de la Plazuela de San Roque, denominada después Rafael Uribe Uribe, manifestaban estar "encerrados", alegaban que tenían que dar largo rodeo para movilizarse. Insistieron en "la apertura de un camellón que siga la ruta en dirección hacia el sur



Plano de Medellín (detalle), 1932. Elaborado por la oficina de Guillermo Palacio & Cía. Ingenieros.
En: AHM, Depósito 3, planoteca 5, bandeja 13, folio 29.

de esta ciudad, desde la plaza por la calle del Monasterio de Carmelitas, hasta la salida del río. Que se abran a la vez las calles trasversas que de él conduzcan al camellón de Guanteros, y hacia la banda opuesta, dividiendo así los ejidos en manzanas proporcionadas, para establecer en una de ellas, una plaza de mercado para la venta de animales en pie y otros usos".

Peticiones de esta índole, más los intereses de los particulares que compraron los antiguos ejidos y las obras públicas ejecutadas entre propietarios y la municipalidad, llevaron a que desde 1842 el sector se llamara camellón del Sur. En 1856, se realizaron cortes en el río para impedir que este entrara al mencionado camellón. En las décadas sesenta-setenta del siglo XIX, el trazado adquirió la categoría de calle y el nombre de San Juan. El tramo abierto llegaba hasta el río, complementado con la paulatina adecuación de las calles de Girardot, El Palo, Palacé, Bolívar y Carabobo.

A partir de 1890, San Juan se prolongó hasta la fracción de La América, integrando la denominada "Otra Banda" y el nombre se aplicó a todo el trazado. Un elemento más contribuyó a poner en línea de alta importancia la calle de San Juan en 1897: según los concejales Jesús María Mora y Mario Vélez, quienes tenían la misión de estudiar la situación de la calle y su entorno. Para completar el largo proceso era necesario construir un puente y realizar la cuelga o rectificación del río, lo que comenzó con dineros aportados por la Sociedad Privilegiada de la Plaza de Mercado Cubierto de Guayaquil.

En 24 años (1890-1914), en la calle de San Juan quedó establecido un punto central que atrajo a diversidad de personas (comerciantes mayoristas y minoristas, vendedores informales, viajeros, empleados, transeúntes). Este punto adquirió la denominación de plaza, cuyo nombre recordaba al ingeniero cubano Francisco Javier Cisneros, quien inició, a mediados de 1870, el diseño del Ferrocarril de Antioquia cuya estación central ya estaba construida en 1910. La plaza de mercado, los edificios que emergieron para diferentes actividades económicas (Vásquez y Carré, Pasaje Sucre con su Banco de Sucre), el servicio médico y de droguería en la Farmacia Pasteur, fueron lugares de alta demanda. Todas estas actividades requerían de transporte de objetos y



Monumento a Francisco Javier Cisneros, 1957. Fotógrafo: Digar. BPP/ Archivo Fotográfico.

personas interesadas en lo que se ofertaba en el sector, disponiendo de carretillas tiradas por caballos, automóviles, camiones de escalera y las líneas del tranvía a Cisneros y a La América.

En fin, la calle-avenida de San Juan resultó tener un fuerte movimiento que atrajo a distintos sectores de la ciudad. Sirvió de conectora con lugares alejados o inmediatos que se formaron durante el siglo XX. Micromundos con expresión propia, pero, a la vez, entrelazados, suma de fragmentos urbanos que hicieron la ciudad entre finales del siglo XIX y los años cincuenta del XX. Barrios Guanteros, Niquitao y Colón. La Bayadera, Guayaquil y Barrio Triste. En todos estos sectores hubo expresiones de cultura popular, barrial y citadina en el habitar, en los oficios, en el lenguaje y en las álgidas relaciones sociales.

Escudriñar en diferentes fuentes históricas sobre la multiplicidad de transeúntes que iba y venía por San Juan permite hoy observar diversidad de personas en tránsito, y, asimismo, evidencia la existencia de diferentes clases sociales. Diferencias expresadas en los lenguajes corporales, los trajes, los pies descalzos, en especial de los niños, que contrastaban con los cachacos de botines, saco, chaleco y sombrero.

Los vagones de los trenes descargaban viajeros que llegaban y recogían los que se iban de la ciudad. El Ferrocarril de Amagá difundía avisos invitando en 1919 a pasear a la Estación de Angelópolis para saludar el arribo de Marco Fidel Suárez. El de Antioquia, en 1937, promovía tiquetes rebajados y cómodos paseos a Puerto Berrío, donde el hospedaje se garantizaba en el Hotel Magdalena.

Aparte de los viajeros, otras personas esperaban los trenes, interesados en la carga que llegaba a las estaciones, con objetos de lujo o materiales de construcción. Los martes, el Ferrocarril de Antioquia ofrecía vagones para el transporte de ganado gordo y flaco. La aglomeración de viajeros podía calmar el deseo de comer en el Restaurante y Confitería Noel de la Estación Medellín o tomar alguna bebida en el Café Cisneros mientras esperaba el tren.

Diferentes y trascendentales cambios económicos y políticos marcaron la decadencia de este lugar desde mediados de 1950. La plaza perdió su función. Se derrumbó parte de aquella arquitectura diseñada para el comercio y otra, como los edificios Vásquez y Carré, logró ser restaurada. Solamente después de 1984, la calle-avenida de San Juan empieza a remplazar este pasado con la presencia del Estado.



El Pedrero adjunto a la antigua plaza de Cisneros, 1985. Fotógrafo: Horacio Gil Ochoa. BPP/ Archivo Fotográfico.



Paseo de Buenos Aires, ca. 1920. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. BPP/Archivo fotográfico.

Calle Ayacucho

Una calle larga con múltiples escenarios



La calle de la Amargura fue como se conoció la que con el tiempo recibiría el nombre de Ayacucho. A mediados del siglo XIX, como ya se dijo, la denominación tradicional de algunas calles cambió por toponimias que rememoraban la gesta emancipadora y homenajeaban a algunos países suramericanos, así, su designación tradicional fue sustituida en honor a la última batalla patriota que dio la libertad al Perú.

La cercanía de la calle Ayacucho a la plaza principal de la villa durante la Colonia hizo que se desarrollara tempranamente. Para finales del siglo XVIII amplía su área de injerencia unas cuantas manzanas hacia el oriente, integrando el naciente barrio Mundo Nuevo y sus habitantes, entre los que había mulatos, zambos y mestizos. Durante el siglo XIX, se dio la prolongación de la vía hacia el occidente, impulsada por José María Santamaría, sus tierras iban desde Cundinamarca hasta el río, y, paralelamente, se extendió la vía por la parte oriental hasta los terrenos de Modesto Molina, quien le dio el impulso final con la venta de lotes desde la calle Nariño hasta la Puerta Inglesa.

Adentrarse en la historia de la calle Ayacucho es reconocer las particularidades que su larga trayectoria encierra, muchas de ellas aún subsisten o se intenta rescatarlas. Construcciones de tipo comercial, educativo, religioso, vivienda y esparcimiento fueron habitadas por abogados, estudiantes, creyentes, comerciantes, ricos y prostitutas, que evidenciaron, tanto el estilo de vida de cada uno, como la apropiación del territorio que estos individuos imaginaron y vivieron. Lugares que se dotaron de sentido con el uso que le dieron al espacio público, por la forma como lo transitaron, lo vivieron, lo comercializaron y lo habitaron. Desde finales del siglo XIX hasta las primeras décadas del siglo XX, la calle sufrió restructuraciones urbanísticas que combinaron en su arquitectura ornamentos tradicionales con estilos contemporáneos.

Durante mucho tiempo, según Luis Fernando González, la arquitectura de la ciudad estuvo marcada por las iglesias. La importancia que dieron los dirigentes a la



Iglesia de San José , ca. 1920.
Fotógrafo: Fotografía Rodríguez.
BPP/ Archivo Fotográfico.

arquitectura religiosa se vio reflejada en la reedificación de antiguas capillas y en la construcción de nuevos templos , como fue el caso de la capilla dedicada a San Lorenzo, construida en 1720, que luego de ser abandonada y destruida fue *reedificada* a finales del siglo XIX en honor a San José. En su atrio, aún sobrevive la fuente hecha por Óscar Rojas, copia fiel de la original, realizada inicialmente por Francisco Antonio Cano, la misma que fuera destruida por los obreros que trabajaron en el ensanche de la calle en mención. La iglesia de San Francisco hizo parte de los nuevos proyectos religiosos, abarcó todo un complejo arquitectónico que incluía el convento y el colegio del mismo nombre.

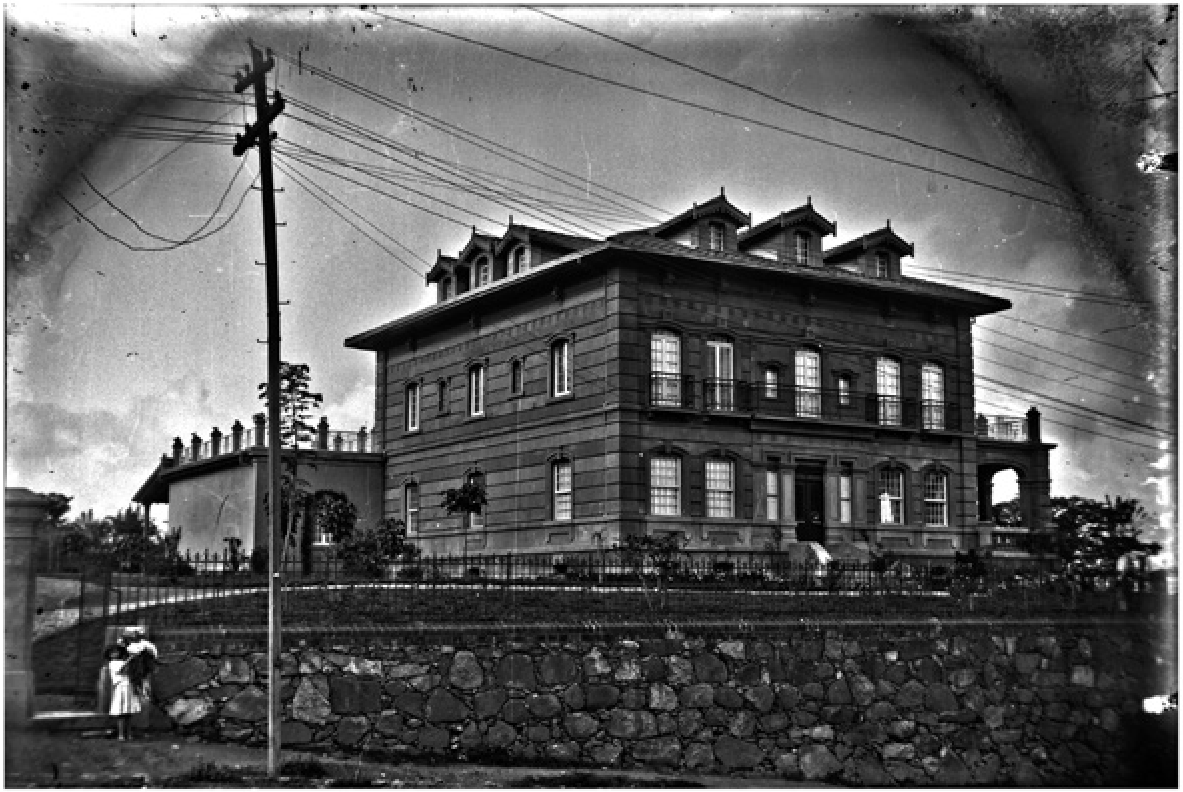
Además de las edificaciones religiosas, se construyeron algunas de carácter estatal que enriquecieron y diversificaron el uso y la visión de la calle y que dieron cuenta del manejo administrativo, judicial y de educación de la ciudad, como el Palacio de Justicia, ubicado en la carrera Carabobo entre Pichincha y Ayacucho, donde fueron comunes los actos suicidas, o la cárcel de varones que albergó la mayoría de las veces presos políticos; asimismo tuvo edificios culturales y educativos, como el Teatro Bolívar, entre Junín y Sucre, la Escuela de Derecho en la carrera Girardot, la Universidad de Antioquia situada en la Plazuela de San Ignacio, que sufrió, dicho sea de paso, cierres prolongados de sus aulas y ocupaciones militares durante las guerras civiles de 1879 y 1885, y deterioros paulatinos. Al lado de esta institución laica se encontraba el Colegio de San Ignacio, de carácter confesional, cuyas diferencias *ideológicas* motivaron constantes enfrentamientos entre sus *estudiantes*

Las primeras urbanizaciones se construyeron a finales del siglo XIX, casas de un piso, con muros en tapia y cubiertas con tejas de barro cocido, heredados de la arquitectura colonial, que convivieron con las nuevas edificaciones de dos, tres y hasta cuatro pisos, propias de las primeras décadas del siglo XX, en las que primaron nuevas tendencias europeas, diferentes al estilo hispano, sitios residenciales con variadas propuestas arquitectónicas, mansiones, palacetes, chalés y fincas de descanso de la élite

antioqueña, como la de Carlos Coroliano Amador, cuyas proporciones, acabados en madera y sus similitudes con palacios italianos renacentistas lo hicieron digno del apelativo de palacio, el notable Palacio Amador, que sería luego el afamado Hotel Bristol, uno de los más importantes de su época, ubicado en Ayacucho con Palacé, en el predio en el que hoy se encuentra Telecom. También tenía una casa de campo en San José de Miraflores, que le daría el nombre a todo un barrio, lugar que posteriormente fue utilizado por los jesuitas como la Casa de Ejercicios



Palacio Amador, 1912. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.



Castillo de los Botero, 1928. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.

Espirituales de Loyola, donde hoy existe una unidad residencial.

El Castillo de los Botero fue otra de las grandes mansiones de estilo republicano. A mediados del siglo XX fue la sede de la Escuela Interamericana de Bibliotecología y hoy es la sede de la Clínica del Sagrado Corazón. A un lado del Castillo, en un lote donado por la esposa de José María Botero, fue construida la Iglesia de Nuestra Señora del Sagrado Corazón del barrio Buenos Aires.



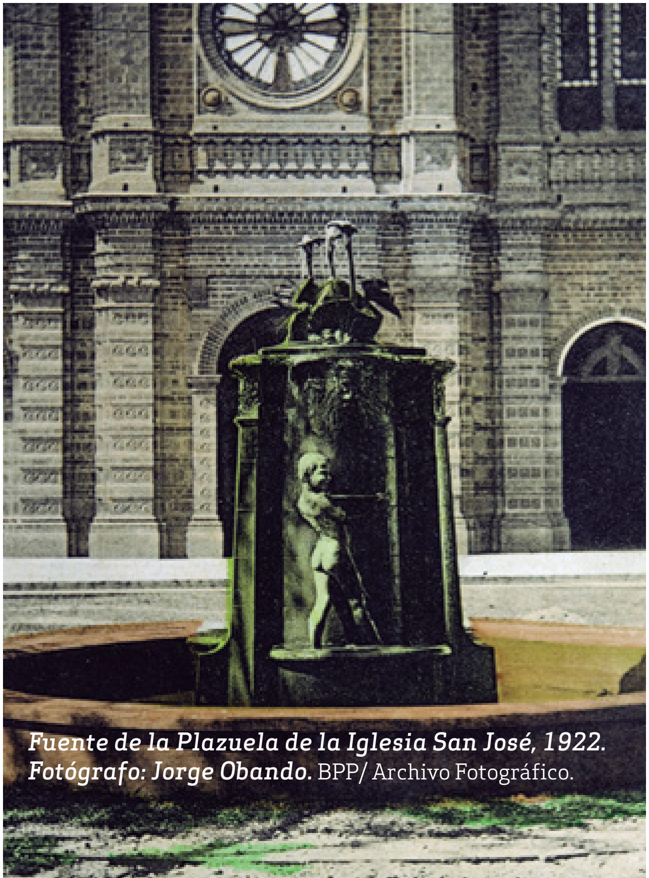
Carrera Pascasio Uribe con Ayacucho (Café Cyrano), 1926. Fotógrafo: Gonzalo Escovar. BPP/ Archivo Fotográfico.

La diversión y el esparcimiento en cafés como El Vesubio, lugar preferido de las parejitas de novios, el Monserrate, frecuentado por estudiantes del Alma Mater y el Colegio de San Ignacio, y los de carácter licencioso y no tan pulcros que constantemente escandalizaban a las damas de la época, situados en la Puerta Inglesa, perteneciente a la finca de Don Coroliano Amador, famosa por tener en sus alrededores cafés como el Sol de Oriente, Andaluz y Monterrey, donde, *según Orlando Ramírez*, los constantes jolgorios y casas de citas dieron pie a que *se estratificarara la calle*, según dicha estra- tificación, desde el Centro hasta la casa de los Botero Uribe eran gentes de bien y de acomodada posición social, de ahí hacia oriente, mujeres de mala conducta.

El carácter industrial que tomó la calle surgió a finales del siglo XIX gracias a las parcelaciones que Francisco Uribe, Lope María Montoya y otros hicieron entre San Ignacio y Nariño cuando vendieron un lote a José Antonio Tamayo, en el que este levantó una nueva edificación para las instalaciones de la Cervecería Tamayo,

que posteriormente fue trasladada y en su lugar se estableció la planta de vapor de la Empresa de Electricidad y, con el cierre de esta, la propiedad quedó en manos de Coltejer. Los terrenos aledaños que estuvieron sin edificar por largo tiempo, fueron conocidos como Manga de las Puertas o de Pepe Sierra. De El Palo hacia el oriente estaba el predio de Vicente B. Villa Rojas, que sirvió para la prolongación de la calle Colombia.

En esta calle se manifestó una gran variedad de actividades escolares, religiosas, comerciales y de transporte. La calle Ayacucho se convirtió en un eje de desarrollo urbano con la construcción del puente sobre la quebrada La Palencia, así *según Fernando González*, se garantizó una mejor conexión con el camino que llevaba a Rionegro y se *impulsó* la urbanización de los terrenos a lo largo del camellón, que sirvieron, a su vez, de base para la creación del barrio Buenos Aires. A esto se sumó la construcción de la vía doble, llamada Las *Mellizas. Según Darío Ruiz Gómez*, de camino destapado, apto solo para viajes a pie, en *silletas o a lomo de bestias* durante el periodo colonial, pasó a ser usado por carretas movidas por caballos, luego por el tranvía de mulas y, rápidamente, por el eléctrico. Posteriormente, fue usado por carros particulares y de transporte público, y, nuevamente, está siendo habilitado para el uso del Tranvía.



Fuente de la Plazuela de la Iglesia San José, 1922. Fotógrafo: Jorge Obando. BPP/ Archivo Fotográfico.



AVENIDA

P

–La Playa–

52

Avenida Quebrada Arriba, 1910. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/Archivo fotográfico.

Avenida la Playa

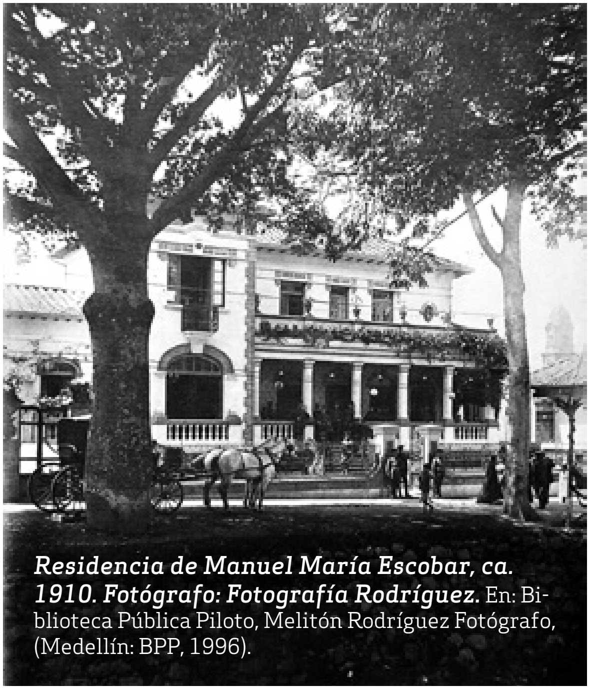
Entre paseo y avenida



La avenida La Playa es el resultado de sucesivas intervenciones sobre la quebrada Santa Elena, desde el inicio de la villa de Medellín en 1675 hasta las primeras décadas del siglo XX. Su nomenclatura oficial indica hoy que es la calle 52. La quebrada Santa Elena –aparte de servir para la subsistencia– se convirtió en un gran dilema para los habitantes y los administradores por las molestas crecientes y los desbordamientos que afectaron terrenos aledaños, playas, sembrados, construcciones e, incluso, a la Iglesia de La Candelaria. Porque transitar por la villa a pie en los siglos pasados significó estar siempre cerca de una fuente de agua (quebradas La Palencia, Los Ejidos, La Ladera, o el río Aburrá).

La barrera natural que significaba la quebrada se menguó con los pasos o puentes, uno de ellos de alta vitalidad en el siglo XVIII, a la altura de la hoy carrera Palacé con la denominada avenida Primero de Mayo. Lugar de aglomeración de personas en tránsito hacia la plaza y la iglesia en tiempo de mercado, fiestas religiosas o reales, además de vivienda e intercambio comercial. Mediando el siglo XIX, se intensificó la construcción de puentes, hasta el siglo XX, necesarios para comunicar espacios construidos de lado y lado de la quebrada.

Actividades esenciales para la alimentación de los vecinos y para las rentas en tiempos de la villa se relacionaron con la carne. Alrededor de este alimento el Cabildo realizó, de forma sistemática, el remate de carnicería con particulares, quienes aportaban todo lo que tenía que ver con el cuidado de animales y con su producido. La continuidad de esta actividad dio por resultado la formación del barrio de carnicería en espacios ocupados hoy por las calles de Junín y Sucre, cerca de la quebrada. En este lugar, se tenía casa para el sacrificio de los animales y se



Residencia de Manuel María Escobar, ca. 1910. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. En: Biblioteca Pública Piloto, Melitón Rodríguez Fotógrafo, (Medellín: BPP, 1996).

salaba la carne antes de disponerla a los compradores.

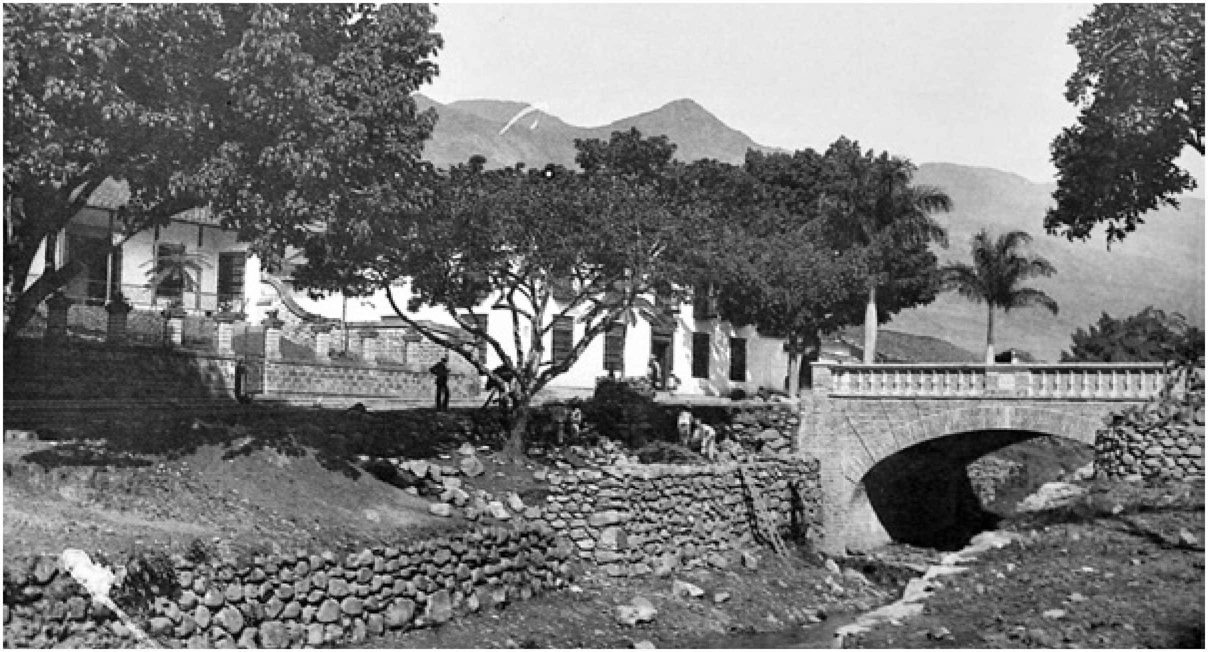
El negocio español de la carne fue liquidado después de 1821 para ser activado al servicio de las rentas republicanas, y la quebrada siempre estuvo como depósito de desechos y aguas servidas, a través de ductos denominados albañales. Después de 1824, se prohibió la matanza de ganado dentro del marco de la villa y de manera paulatina los antiguos espacios dedicados a tal menester pasaron a ser de vivienda, y el puente de Junín necesitó ingentes cantidades de dinero y trabajo para su construcción y mantenimiento.

No dejó la quebrada de mostrar la contundencia de su naturaleza durante 285 años. Las sucesivas inundaciones llevaron a que fuese cortada o enderezado su cauce, sobre todo entre la actual carrera Palacé y el Teatro Pablo Tobón Uribe. Hubo procesos de cesión o expropiación de tierras, aplicación de la técnica constructiva de entonces, trinchos y pretiles, malecones y estacadas. Desapareció el lecho antiguo o madre vieja, que en diferentes casos pasó a los propietarios que cedían las franjas para la rectificación.

Antes de asomarse el siglo XX, la quebrada ya estaba encausada, sus orillas mantenidas de manera periódica por trabajadores municipales o por los presos. Ellos pagaban la condena laborando en obras públicas (trabajo personal subsidiado), entre ellos Pedro María Álvarez, “Marrullas”, como de 40 años, soltero y albañil. Álvarez, en un descuido de los comisarios vigilantes, optó por huir de los trabajos que le tenían asignados, incitando la pericia policial para su recaptura.

Las obras realizadas, la apertura a finales del siglo XIX de las hoy carreras Córdoba, Girardot, El Palo, Sucre y Junín hacia el norte cambió de manera drástica el entorno natural, creando las condiciones para el surgimiento del paseo de La Playa, con la quebrada como centro, sus orillas convertidas en avenidas derecha e izquierda y la construcción de viviendas de lado y lado.

La Sociedad de Mejoras Públicas, establecida en 1899 y que tuvo una estrecha relación con la municipalidad, fijó su interés en las obras más relevantes realizadas en los siguientes sesenta años: arborización, jardines, construcción de nuevos puentes, circulación del tranvía, empedrados, pavimentación, iluminación navideña y, finalmente, la cobertura de la Santa Elena.



Quebrada Santa Elena, 1909. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. En: Biblioteca Pública Piloto, Melitón Rodríguez Fotógrafo, (Medellín: BPP, 1996).

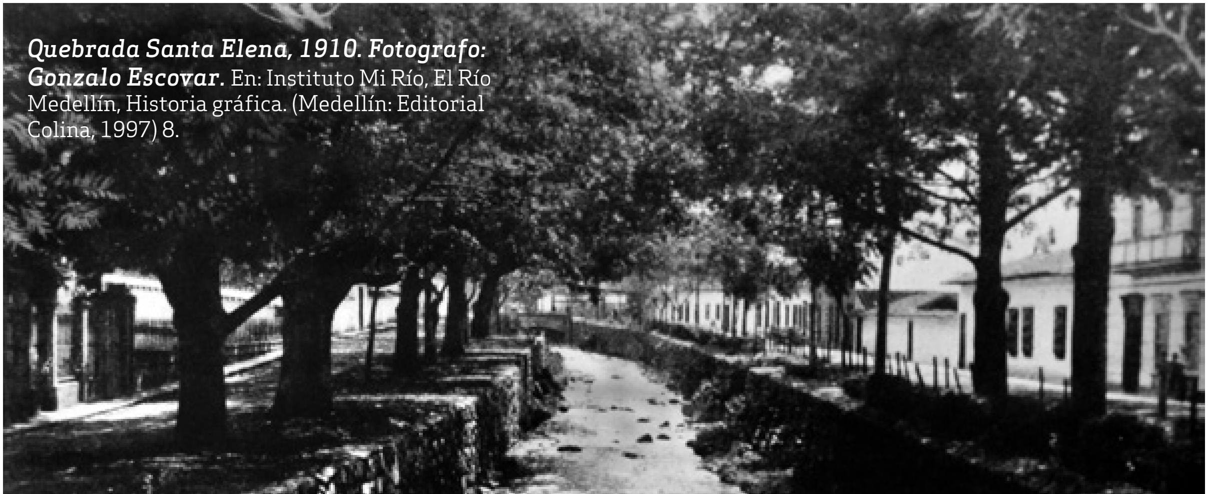


Cobertura de la quebrada Santa Elena, 1948. Fotógrafo: Carlos Rodríguez. En: Instituto Mi Río, El Río Medellín, Historia gráfica. (Medellín: Editorial Colina, 1997) 39.

Desde la avenida Oriental actual hasta el Teatro Pablo Tobón Uribe, el sector fue lugar de privilegio para la aparición de una floreciente arquitectura que cobijó las intimidades de la clase alta medellinense, que habitó allí entre 1880 y 1960. Sector que despertó orgullo y fue plasmado en postales para llevar a otros lugares del mundo. Sitio que se volvió objetivo de los fotógrafos, quienes dejaron un fuerte testimonio visual para la memoria.

Después de 1940, el acelerado proceso de intervención urbana se llevó sin mayores objeciones el paseo de La Playa, sus casas magníficas y sus floridos antejardines, rectificando y cubriendo definitivamente el lecho de la quebrada. Se construyó un canal o bóveda artificial que definió el perfil actual de la calle, generando otro paisaje urbano, otro transitar.

Con el avance de la industria de la construcción, los edificios altos aparecieron dominando este paisaje, que ya no era el de las aguas que antes imponían su sello, simplemente, surgió la avenida La Playa. Avenida que ha servido de escenario a diferentes manifestaciones públicas, desde desfiles deportivos hasta protestas. Pero, sobre todo, espacio marcado por la marcha pausada de los silleteros en agostos ya idos, o por el febril repiquetear de los tambores cada 7 de diciembre cuando se encienden las luces navideñas, dando paso a los artistas del Desfile de Danzas, Mitos y Leyendas.



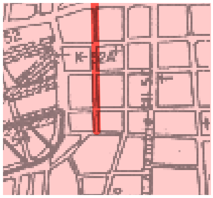
Quebrada Santa Elena, 1910. Fotografo: Gonzalo Escovar. En: Instituto Mi Río, El Río Medellín, Historia gráfica. (Medellín: Editorial Colina, 1997) 8.



Calle Calibío, 1930. Fotógrafo: Gonzalo Escovar. BPP/ Archivo Fotográfico.

Calle Calibío

Entre funcionarios, faquires y tinterillos



La calle Calibío, con sus escasas seis cuadras, entre las carreras Palacé y Tenerife, experimentó el proceso de transición de pueblo a ciudad que se gestó a finales del siglo XIX y durante la primera mitad del siglo XX por estar integrada a la Plaza Mayor, luego Plaza de Zea y, actualmente, Parque Berrío. Esta situación hizo que en ella se centralizaran las actividades propias de una ciudad en proceso de modernización gracias a las transformaciones que se dieron en la infraestructura urbana.

Durante ese periodo, en sus cercanías se concentró el acontecer político y administrativo de la ciudad con la existencia de un presidio, de la Casa de Gobierno, de la Imprenta Departamental, del Museo y de la Biblioteca de Zea. El carácter oficial de la calle se acentuó con la construcción del Palacio de Calibío, nueva sede del Gobierno departamental, diseñado por el arquitecto belga Agustín Goovaerts entre 1920 y 1938. Su estilo monástico llevó a algunos desprevenidos transeúntes a



santiguarse y, además, contrastó con la estructura moderna y funcional del Palacio Municipal, construido entre 1932 y 1937 por Horacio y Martín Rodríguez.

La presencia de estos palacios, como se acostumbró llamar a estas sedes administrativas que hoy albergan el Palacio de la Cultura Rafael Uribe Uribe y el Museo de Antioquia, respectivamente, le dio un carácter especial a Calibío, que en adelante sería transitada por un número creciente de funcionarios de todos los niveles municipales y departamentales, convocando, a su vez, una variedad de individuos que iba desde aquellos desempleados que se pasaban días enteros consumiendo tinto a la espera de favores políticos, los llamados faquires, hasta los tinterillos y rábulas, que aún hoy ejercen de manera empírica e informal la práctica del derecho, y son claves en la relación ciudadano Estado.



Museo de Zea, ca. 1980. Fotógrafo: Gabriel Carvajal Pérez. BPP/Archivo Fotográfico.

En Calibío se encontraban establecimientos comerciales dedicados a la venta de papel sellado y estampillas, necesarios en los trámites ante las entidades oficiales, pero también lugares que contrastaron con el orden, tales como los bares El Cardenal, Blanco y Negro, El Chonzo, o el alguna vez famoso Andaluz, frecuentado por truhanes y prostitutas, así como los cafés Palacé, Madrid o "La Ley 12", que tenía, además del sugestivo lema "Aquí se humedece la palabra", el provocador nombre de la ley promulgada en 1923 "sobre la lucha antialcohólica", que buscó, entre otros aspectos, que se hicieran



La Gobernación, ca. 1980. Fotógrafo: Gabriel Carvajal Pérez. BPP/ Archivo Fotográfico.

efectivas las restricciones sobre la producción y consumo de licores y bebidas fermentadas, en beneficio de la moralidad y la salubridad pública.

Todos estos espacios sociales, concurridos por literatos, comisionistas, políticos, abogados, estudiantes, desempleados, migrantes y demás personajes de la primera mitad del siglo XX, permitieron el encuentro cotidiano, la charla política y económica, las disputas partidistas, la celebración de ritos sociales, el jolgorio, entre otros.

En Calibío es posible apreciar el trazo irregular que caracteriza algunas de las calles de la ciudad, en algunos casos por elementos naturales, como las quebradas Santa Elena, La Palencia y La Loca, y, en otros, por los obstáculos que presentaron los propietarios para la apertura de calles, haciendo que estas fueran curvas y angostas, ejemplo de lo anterior es el tramo conocido como El Codo, entre las carreras Palacé y Bolívar. En este punto, en una modesta casa, nació en 1887 el periódico liberal El Espectador, desde el que su fundador y director, Fidel Cano, emprendió duras críticas contra el gobierno de turno, marcando una línea periodística que en adelante lo llevó a reiteradas suspensiones, multas y cierres.

En esta corta calle, cuyo nombre recuerda una batalla independentista, fue construido el Edificio Gutenberg, designación con la que se rememora al inventor de la imprenta. En los inicios del siglo XX fue ocupado por la tipografía Bedout, luego, en la década de 1960, se convirtió en el Hotel Universo. Declarado patrimonio arquitectónico de la ciudad, hizo parte de la transformación de la zona, gracias a su restauración y a la creación de la Plazuela Comercial Gutenberg, que coincidió con la creación de la Plaza Botero, inaugurada en 2002.

Este proyecto de ciudad hizo de la calle un lugar donde conviven dos mundos. La Plaza de Botero, consolidada, junto al Museo de Antioquia, como un referente cultural y uno de los principales atractivos de la ciudad para visitantes nacionales y extranjeros, con las 24 esculturas donadas por Fernando Botero, las dos fuentes de agua, las zonas verdes, los jardines que sorprenden en medio del bullicio y de la contaminación del tráfico,



Calle del Codo, ca. 1922. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.

las sillas que facilitan la contemplación de las obras, el descanso y la charla casual, además de la presencia de la fuerza pública. Todo esto contrasta fuertemente con la realidad que se vive a pocos metros de ahí, cuando se ingresa al Parque de la Veracruz, donde la ilegalidad, los juegos prohibidos, la prostitución, los bares, el desorden, la venta y consumo de drogas, los cientos de transeúntes, la ausencia de policías, etc., evidencian el deterioro urbano, haciendo de la calle un reflejo de la dualidad que vive la ciudad.

CARRERA

G

-Girardot-

43



Circo Teatro España, 1910. Fotógrafo: Benjamín de la Calle. BPP/ Archivo Fotográfico

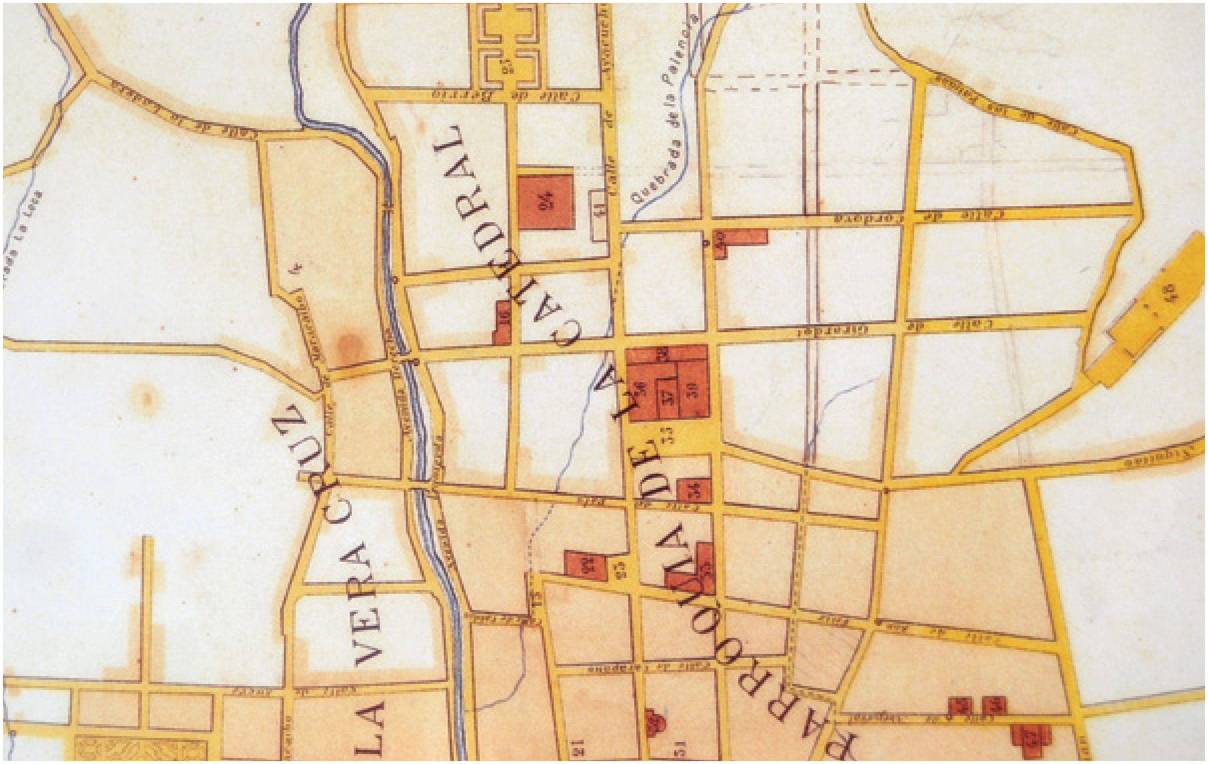
Carrera Girardot
La calle del Circo



La configuración de la carrera Girardot para el periodo 1880-1910 representó las dos caras de lo que era el ordenamiento territorial de la ciudad: por un lado, el orden, la higiene, lo espacioso; y, por otro, el desorden, la suciedad, lo intrincado. De la quebrada Santa Elena hasta las cercanías del cementerio San Lorenzo los espacios eran amplios y rectos, mientras que el tramo que partía de la quebrada hacia el norte era un tortuoso camino marcado por desniveles, callejones, curvas y obstáculos, como el callejón del Niguateral, donde actualmente está el Parque del Periodista, o el paso sobre la quebrada La Loca.

Sin importar estos obstáculos, el tramo desde la quebrada hacia el norte se fue poblando poco a poco entre finales del siglo XIX y principios del XX, generando necesidades urbanísticas como la construcción, en 1887, de un puente colgante sobre la quebrada Santa Elena y la progresiva apertura de vías de oriente a occidente, como Caracas, Perú y Bolivia, y que integraron el sector con lugares emergentes como Villanueva y con otros de larga tradición como las cercanías de la actual Plazuela de San Ignacio.

Con los años, y tras las constantes obras en la vía, la remodelación del puente sobre la Santa Elena y las obras en el trayecto de la quebrada La Loca, más unas cuantas cuadras aledañas a la carrera Girardot, en su tramo norte, se convirtieron en un exclusivo barrio, conocido como el Barrio del Circo, que para 1916 se preciaba de reunir las mejores condiciones estéticas e higiénicas de la ciudad. El nombre del barrio se debió a la existencia del Circo Teatro España, ubicado en la manzana comprendida entre las carreras Girardot y Córdoba y las calles Caracas y Perú, y que en las primeras décadas del siglo XX sirvió como escenario para



Plano de Medellín (detalle), 1889. Levantado por los alumnos de La Escuela de Minas. En: Centro de documentación del Departamento Administrativo de Planeación, planoteca e, bandeja 9, folio 75.

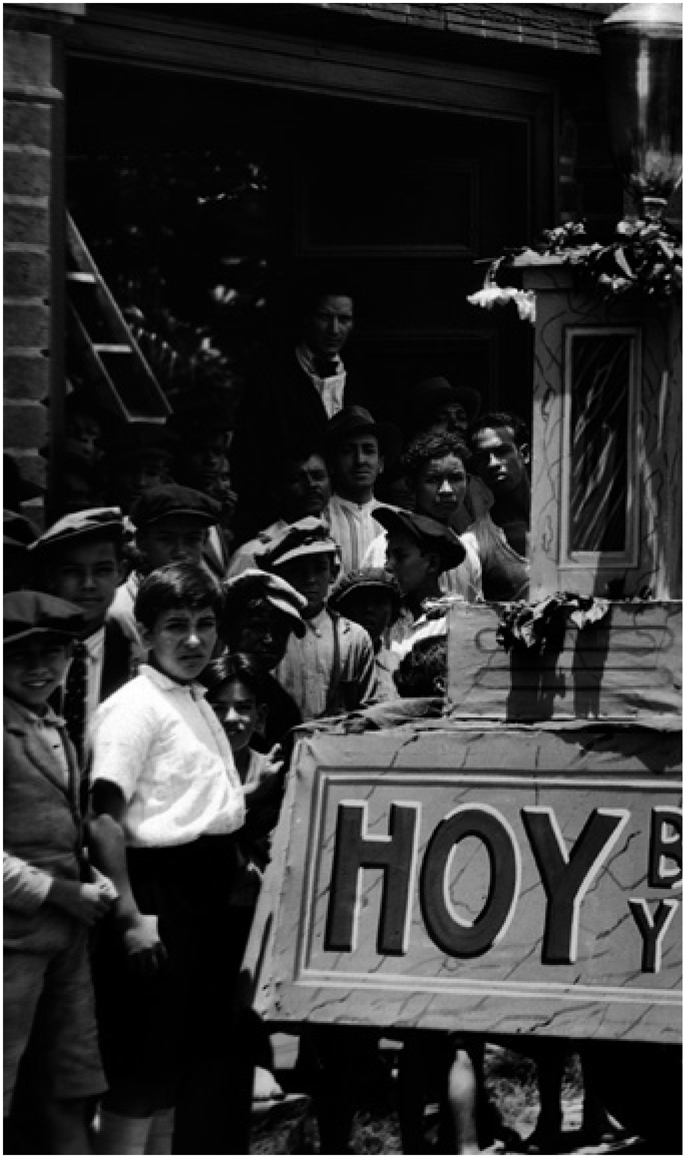
corridas de toros, presentaciones cinematográficas, óperas, zarzuelas, además de los malabares y las acrobacias comunes en este tipo de lugares.

El inicio de este circo se remonta a la primera década del siglo XX. Para 1906 ya existían los planos realizados por el arquitecto Horacio Rodríguez. Luego, en junio de 1909, el Concejo de Medellín aprobó un contrato para construir un circo destinado a corridas de toros y otros espectáculos públicos que reuniera las

condiciones de higiene, solidez, belleza y comodidad para el público, y, finalmente, en 1910 se inauguró el local con la presentación del Circo Acrobático Palacio Real, dirigido por Honorio Palacio. En julio del mismo año, se empezó a usar como plaza de toros, con los toreros Serranito, el Americano y Leoncito.

En adelante, y hasta finales de la década de 1930, los espectadores, unos a la sombra y otros al sol, o a la luz de la luna, asistieron a diferentes espectáculos de diversión, sana e instructiva, como lo dictaban las buenas costumbres. El escenario fue visitado por estrellas como las bailarinas Virginia Fábregas o Angelita Iris, una aristocrática y joven bailarina, quien, además de tener sus pies asegurados por 30.000 dólares, había cosechado éxitos en México, La Habana y América Central, con piezas de baile como Niña mimada, Aires sevillanos, Bacanal de flores, Baile salvaje y una pieza de baile ejecutada magistralmente sobre una mesa.

Producciones cinematográficas como El rey de los gitanos o La cruz y la espada, protagonizadas por José Mojica, o Los conquistadores del norte, o El Signo de la cruz, engalanaron la pantalla gigante, que





Circo Teatro España (publicidad), 1934. Fotógrafo: Francisco Mejía. BPP/ Archivo Fotográfico.

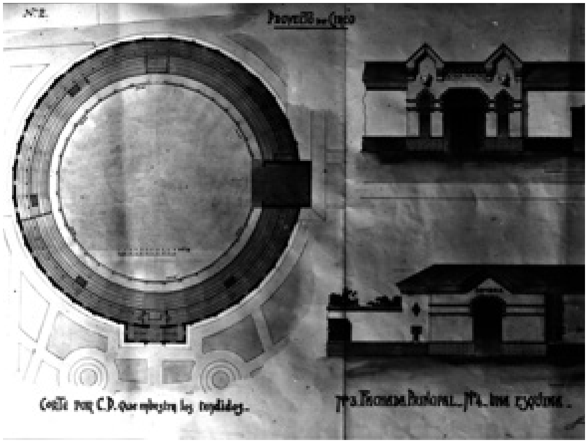


Circo Teatro España (publicidad), 1934. Fotógrafo: ***Francisco Mejía.*** BPP/ Archivo Fotográfico.

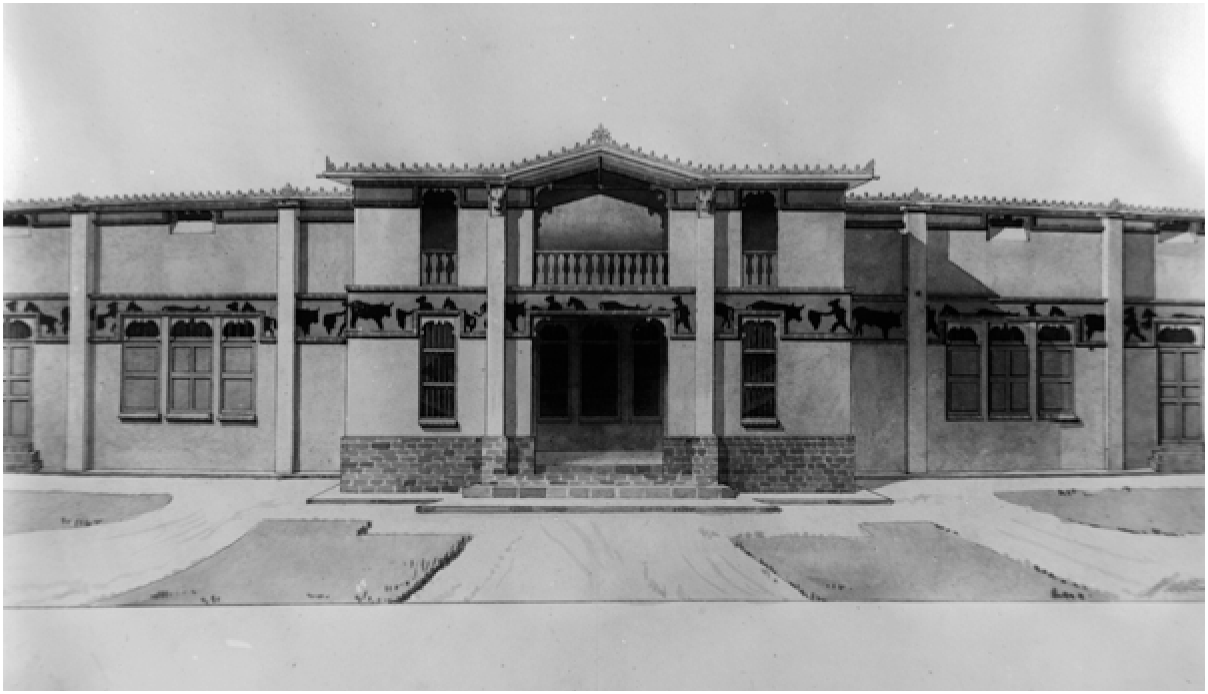
ya fuera en colores o en blanco y negro, muda o hablada, hizo volar la imaginación de los espectadores locales.

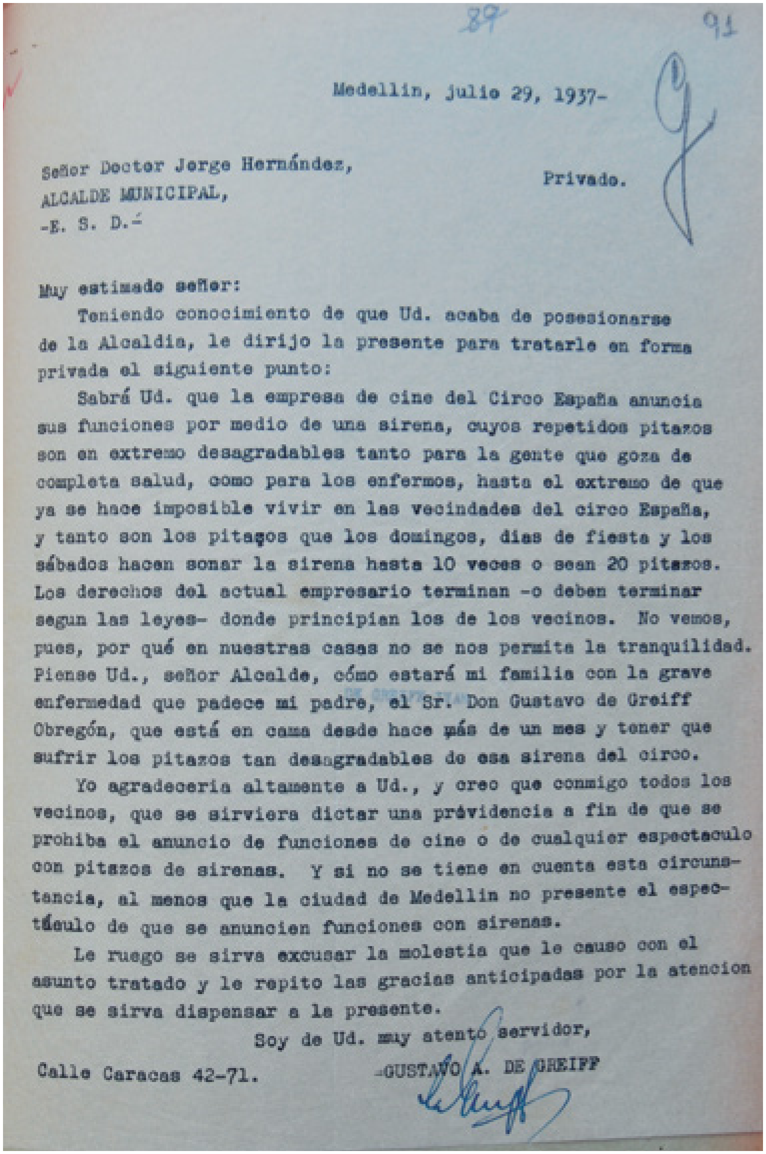
Pero el espectáculo trascendió el escenario. La publicidad de los actos del circo contó con carrozas, autos y personajes que, adecuados según las producciones, recorrían, partiendo algunas veces de Girardot, las calles cercanas, invitando al posible auditorio a ocupar uno de los asientos (3.000 para toros o 6.000 para otros actos) de uno de los orgullos de la ciudad: el Circo Teatro España.

El circo permaneció en el sector hasta finales de la década de 1930, cuando, debido al surgimiento de otros lugares de diversión, como el Teatro Junín, y debido asimismo al crecimiento de la ciudad, se decidió trasladarlo a un terreno cerca de la calle de San Juan, al otro lado del río. Con las estrellas del cine, los acróbatas, los malabaristas, las bailarinas exóticas, los pequeños personajes y los toreros, también se marcharon de la vecindad de Girardot las risas, los aplausos, la sorpresa, el miedo, cediéndoles el espacio a los nuevos habitantes del barrio, pero dejando un imborrable pasado de fiesta en pleno Centro de la ciudad.



Proyecto de Circo realizado por HM Rodríguez, 1906. Fotógrafo: Fotografía Rodríguez. BPP/ Archivo Fotográfico.





89

91

Medellin, julio 29, 1937-

Señor Doctor Jorge Hernández,
ALCALDE MUNICIPAL,
-E. S. D.-

Privado.

Muy estimado señor:

Teniendo conocimiento de que Ud. acaba de posesionarse de la Alcaldia, le dirijo la presente para tratarle en forma privada el siguiente punto:

Sabrá Ud. que la empresa de cine del Circo España anuncia sus funciones por medio de una sirena, cuyos repetidos pitazos son en extremo desagradables tanto para la gente que goza de completa salud, como para los enfermos, hasta el extremo de que ya se hace imposible vivir en las vecindades del circo España, y tanto son los pitazos que los domingos, dias de fiesta y los sábados hacen sonar la sirena hasta 10 veces o sean 20 pitazos. Los derechos del actual empresario terminan -o deben terminar segun las leyes- donde principian los de los vecinos. No vemos, pues, por qué en nuestras casas no se nos permita la tranquilidad. Piense Ud., señor Alcalde, cómo estará mi familia con la grave enfermedad que padece mi padre, el Sr. Don Gustavo de Greiff Obregón, que está en cama desde hace más de un mes y tener que sufrir los pitazos tan desagradables de esa sirena del circo.

Yo agradeceria altamente a Ud., y creo que conmigo todos los vecinos, que se sirviera dictar una providencia a fin de que se prohiba el anuncio de funciones de cine o de cualquier espectaculo con pitazos de sirenas. Y si no se tiene en cuenta esta circunstancia, al menos que la ciudad de Medellin no presente el espectáculo de que se anuncien funciones con sirenas.

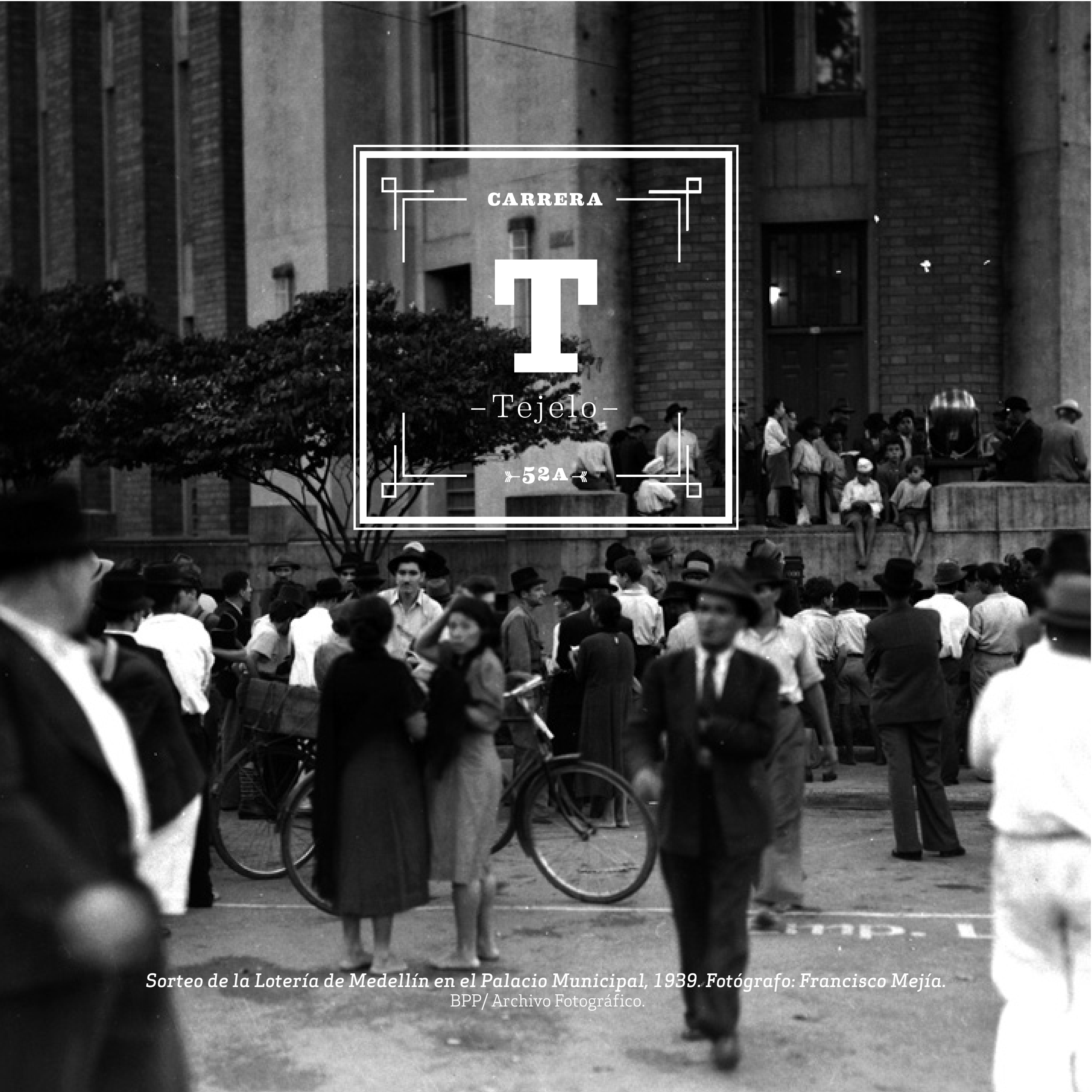
Le ruego se sirva excusar la molestia que le causo con el asunto tratado y le repito las gracias anticipadas por la atencion que se sirva dispensar a la presente.

Soy de Ud. muy atento servidor,

Calle Caracas 42-71.

-GUSTAVO A. DE GREIFF

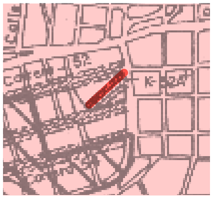
Solicitud al alcalde de Medellín sobre control del ruido en la publicidad del Circo Teatro España, 22 de julio de 1937. En: AHM, Fondo Alcaldía, tomo 24, folio 91.



Sorteo de la Lotería de Medellín en el Palacio Municipal, 1939. Fotógrafo: Francisco Mejía.
BPP/ Archivo Fotográfico.

Carrera Tejelo

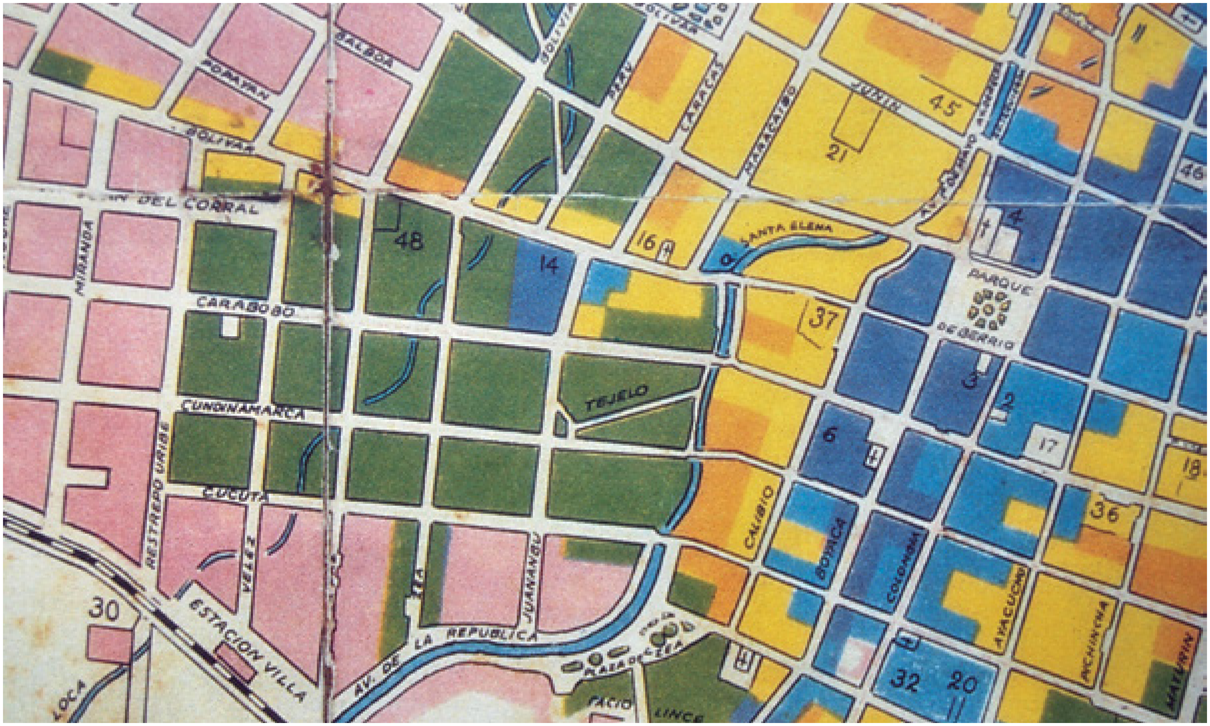
La larga historia de un corto trayecto



El lento crecimiento de la ciudad entre los siglos XVII y XIX hizo que los terrenos ubicados al noroccidente de la quebrada Santa Elena fueran considerados durante el periodo como algo lejano. Por tal motivo, y por la presencia de fuentes de agua como la quebrada La Loca o Barbacoas, la trama urbana de estos lugares no guardó las proporciones y la rectitud de otros, dejando al capricho de propietarios y transeúntes el tejido de las calles de esta parte de la ciudad.

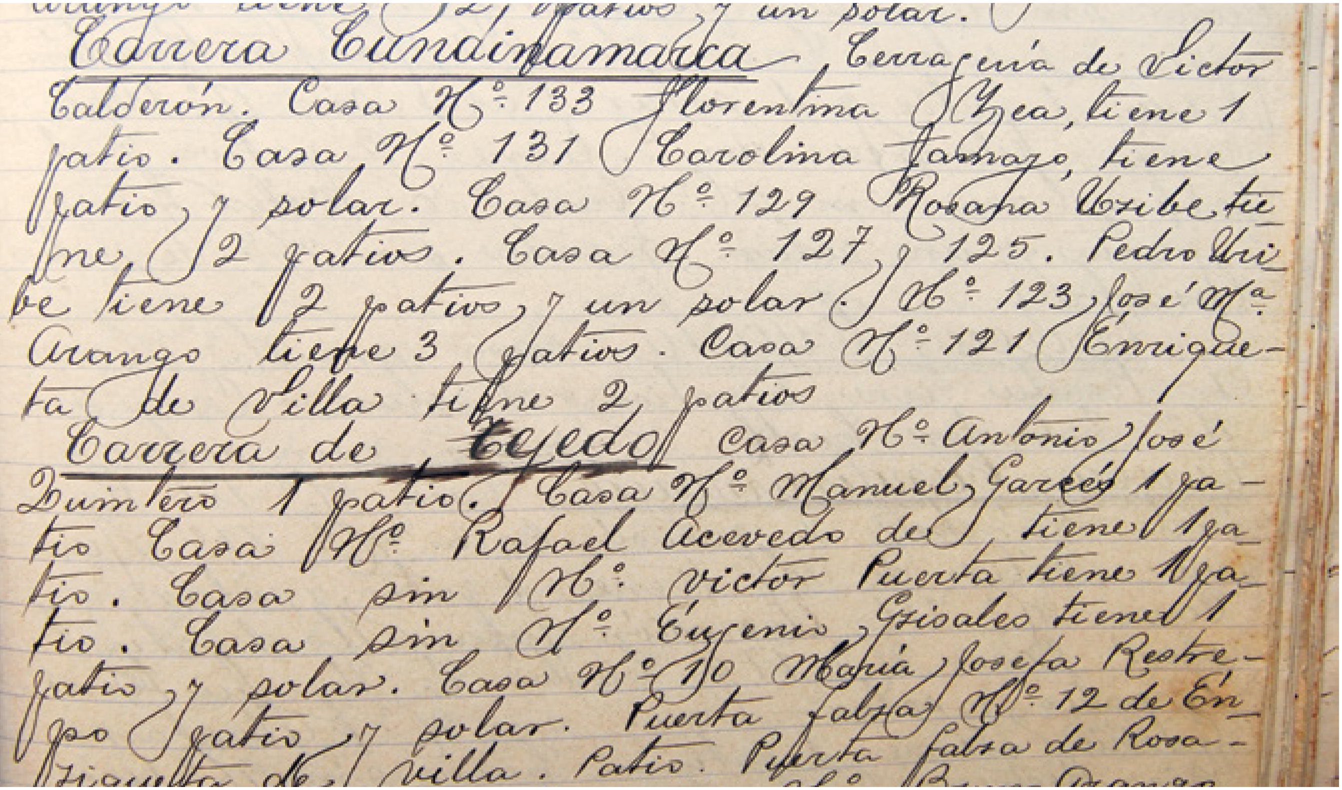
La carrera 52a, comúnmente conocida como el pasaje Tejelo, intrincada en el espacio que comprenden Carabobo y Bolívar, la avenida de Greiff y la calle Juanambú, es, en parte, fruto de esa improvisación. Para su conformación hubo que esperar obras como la extensión de las carreras Carabobo y Cundinamarca hacia el norte, la apertura de la calle Juanambú hacia el oriente y el poblamiento de las dos manzanas semitriangulares que le dieron forma. Para inicios del siglo XX, cuando este pequeño tramo estuvo formado, las autoridades locales vieron no con muy buenos ojos su existencia; para estas, sus condiciones no lo hicieron merecedor de ser nombrado calle ni mucho menos avenida, para él reservaron denominaciones como callejón, hueco o pasaje.

No obstante el desdén oficial, los intereses particulares primaron y dieron pie a compraventa de solares, encausamiento de aguas, construcción de casas y otros procesos urbanísticos que hicieron que el callejón se poblara por personas de diferentes clases sociales, como sastres, talladores, esterilladoras, zapateros, carpinteros, talabarteros, joyeros, fundidores, etc., además de aplanchadoras, comerciantes y dependientes que le dieron a Tejelo una vitalidad que definiría su vocación.



Plano de Medellín (detalle), 1932. Plano elaborado por la oficina de Guillermo Palacio & Cía, Ingenieros.
En: AHM, Depósito 3, planoteca 5, bandeja 13, folio 29.

Las obras realizadas por las entidades municipales en el área circundante, entre las décadas de 1920 y 1960, como la progresiva cobertura de la quebrada Santa Elena (1920-1940), la construcción del Palacio Municipal (1928-1937) y del Edificio Miguel de Aguinaga (1954-1957), influyeron en la reconfiguración de Tejelo, pues la cercanía con sedes administrativas significó el incremento de transeúntes, incidiendo en el afianzamiento de su carácter comercial. Para finales de la década de 1960, la zona estaba dedicada casi exclusivamente al comercio, desarrollado en viejas casonas de uno y dos pisos, adecuadas como locales comerciales.



... tiene (2) patios y un solar.
Carrera Cundinamarca, Herrajería de Victor
Calderón. Casa N° 133 Florentina Mesa, tiene 1
patio. Casa N° 131 Carolina Tamayo, tiene
patio y solar. Casa N° 129 Rosana Uribe tie-
ne 2 patios. Casa N° 127 y 125. Pedro Uri-
be tiene 2 patios y un solar. N° 123 José Ma.
Arango tiene 3 patios. Casa N° 121 Enrique-
ta de Villa tiene 2 patios
Carrera de Tejedo casa N° Antonio José
Quintero 1 patio. Casa N° Manuel Garcés 1 pa-
tio Casa N° Rafael Acevedo de tiene 1 pa-
tio. Casa sin N° Victor Puerta tiene 1 pa-
tio. Casa sin N° Eugenio Grisales tiene 1
patio y solar. Casa N° 10 María Josefa Restre-
po 1 patio y solar. Puerta falsa N° 12 de En-
riqueta de Villa. Patio. Puerta falsa de Rosa-

Manzaneo del centro de Medellín (detalle), 1912, En: AHM, Fondo Concejo, Sección Siglo XX, tomo 310, folio 844.

El fin del siglo XX y el principio del XXI trajeron consigo nuevos habitantes. Los oficios artesanales de principios del XX cambiaron, ahora quienes habitaron el lugar, entre la planeación y la improvisación, fueron cantineros, carretilleros vendiendo frutas y verduras, venteros ambulantes, carniceros. Además de empleados, clientes, proveedores de negocios legales e ilegales que, junto con los transeúntes ocasionales, hicieron de Tejelo un hervidero diurno y nocturno, rememorando sin saberlo el callejón de los extramuros de la ciudad de finales del siglo XIX.



CALLE

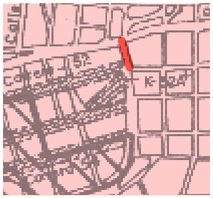
I

-El Infierno-

Quebrada Santa Elena, ca. 1900. Fotógrafo: sin identificar. BPP/ Archivo Fotográfico.

Calle El Infierno

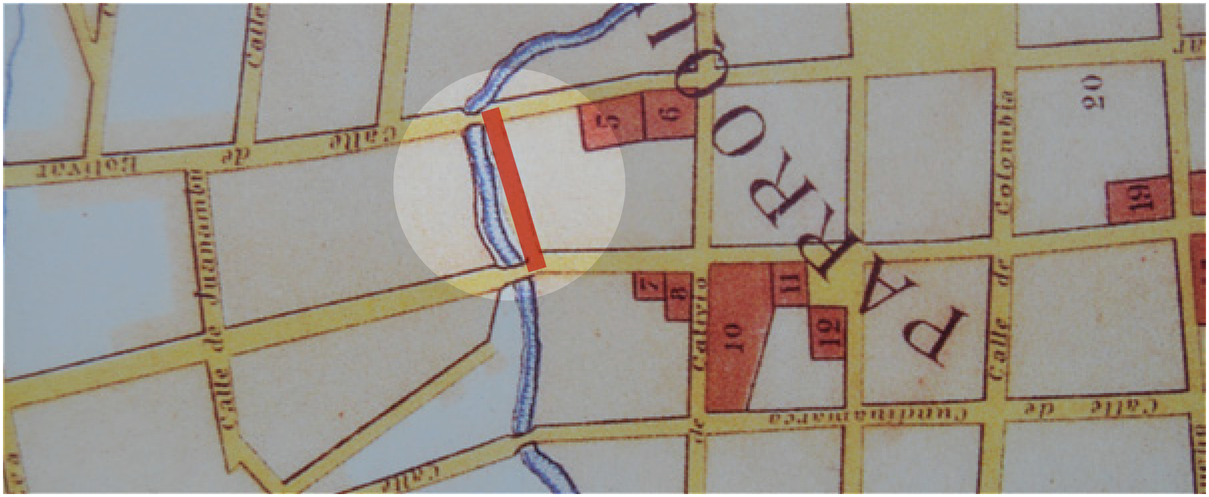
La muerte de la calle que ya no es



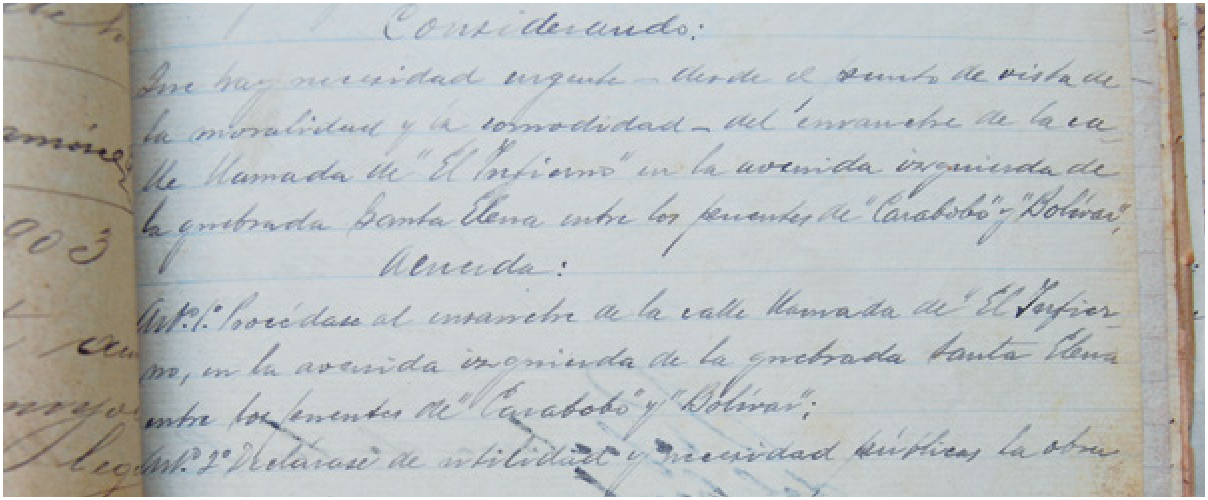
En sus reconfiguraciones, ocurridas a lo largo del siglo XX, Medellín dio la espalda a lugares de los que hoy no quedan rastros físicos, solo algunos registros documentales que permiten construir su historia de manera fragmentaria. Al lado de grandes edificaciones, como los teatros del Centro de la ciudad, de algunas calles y carreras como San Félix y La Unión, absorbidas por la avenida Oriental, también desaparecieron pequeños espacios cuyas características físicas y sociales fueron obstáculos para el ordenamiento que se quiso dar a la ciudad en diferentes momentos. Uno de estos lugares fue un callejón ubicado cerca de lo que hoy es la Plaza Botero, en la avenida de Greiff, entre las carreras Carabobo y Bolívar, denominado El Infierno.

A principios del siglo XX, El Infierno estaba ubicado al lado sur de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de Arco (Carabobo) y de las Pizas (Bolívar), sector marcado por los tramos descubiertos de aquella y por las bajas condiciones socioeconómicas de los habitantes de las riberas, además de otros aspectos que hicieron que el lugar estuviera en la mira de las autoridades municipales, pues no estaba acorde con la vecindad de sitios como el Parque Berrío, la iglesia de La Candelaria, la Gobernación de Antioquia, el Museo de Zea, la Casa de Moneda, la Iglesia de la Veracruz y residencias de varias plantas habitadas por personas acomodadas.

El interés inicial de las autoridades por el lugar se centró en dos aspectos: la moralidad y la comodidad. Del lado de la moral, la administración, en cabeza del Concejo, partió del mismo nombre otorgado por el público al callejón, pues este daba clara idea de ser un antro constante de escándalo, no obstante estar situado a pocas cuadras del Centro de la ciudad.

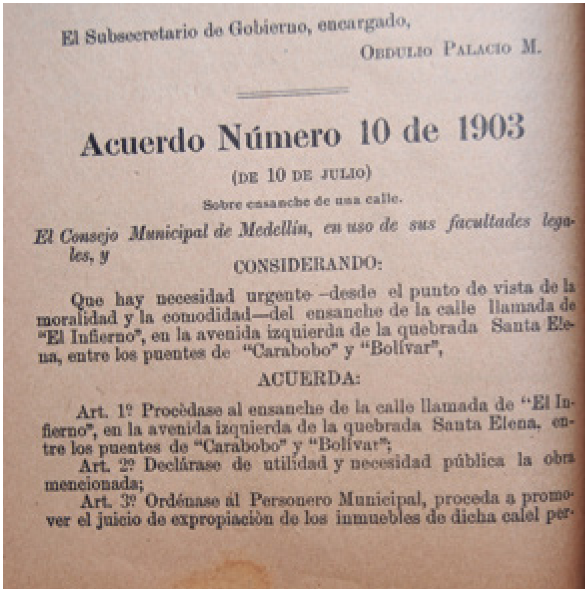


Plano de Medellín (detalle), 1889, Levantado por los alumnos de La Escuela de Minas. En: Centro de documentación del Departamento Administrativo de Planeación, planoteca e, bandeja 9, folio 75.



Considerando:
Que hay necesidad urgente desde el punto de vista de la moralidad y la comodidad del ensanche de la calle llamada de "El Infierno" en la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena entre los puentes de "Carabobo" y "Bolívar",
Acuerda:
Art. 1° Procédase al ensanche de la calle llamada de "El Infierno", en la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena entre los puentes de "Carabobo" y "Bolívar";
Art. 2° Declárase de utilidad y necesidad pública la obra

Acuerdo N° 10 de 1903, sobre ensanche de una calle (detalle). En: AHM, Fondo Concejo, Sección siglo XX, tomo 270, folio 136.



El Subsecretario de Gobierno, encargado,

OBDULIO PALACIO M.

Acuerdo Número 10 de 1903

(DE 10 DE JULIO)

Sobre ensanche de una calle.

El Consejo Municipal de Medellín, en uso de sus facultades legales, y

CONSIDERANDO:

Que hay necesidad urgente –desde el punto de vista de la moralidad y la comodidad—del ensanche de la calle llamada de "El Infierno", en la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de "Carabobo" y "Bolívar",

ACUERDA:

Art. 1º Procèdase al ensanche de la calle llamada de "El Infierno", en la avenida izquierda de la quebrada Santa Elena, entre los puentes de "Carabobo" y "Bolívar";

Art. 2º Declárase de utilidad y necesidad pública la obra mencionada;

Art. 3º Ordénase al Personero Municipal, proceda a promover el juicio de expropiación de los inmuebles de dicha calel per-

Acuerdo 10 de 1903, sobre ensanche de una calle (detalle). En: Concejo de Medellín, Codificación de acuerdos de 1886 a 1919. (Medellín: Tipografía del Externado), 730.

Respecto a la comodidad, este pequeño tramo, que tenía un aspecto de callejón hondo, interfería en los planes que se tenían para el sector, entre los que sobresalía la construcción de malecones a cada lado de la quebrada.

Estos deseos transformadores tuvieron que afrontar algunos obstáculos, el principal de ellos: los propietarios de edificaciones, casitas y casuchas del sector que, negándose a vender a precios razonables, obligaron al municipio a amenazar con la expropiación, renegociar y, por fin en abril de 1904, a comprar por 9.000 pesos el último obstáculo representado en un lote perteneciente, desde 1895, a Fernando Garcés y que limitaba al sur con la quebrada Santa Elena, al norte con el callejón y al oriente y occidente con la vía pública.

Unos años después de los alegatos, las demoliciones, la construcción de trinchos de piedra para detener la acción de la quebrada Santa Elena sobre sus riveras y la construcción del malecón o paseo, el sonoro e inmoral nombre de El Infierno dio paso al de avenida Haussler, en honor a Enrique Haussler, un distinguido ciudadano extranjero que, entre otras cosas, construyó el puente de Guayaquil a finales del siglo XIX. Durante las primeras décadas del siglo XX, las inmediaciones de esta avenida serían habitadas por pulperos, carniceros, costureras, carpinteros y practicantes de otros oficios que dieron al sector una mayor concurrencia y un aspecto diferente del que tenía en el momento de ser un callejón del infierno.

Estas *Historias Callejeras* narran el Medellín que nos antecedió y del que, a la fecha de la impresión de este libro, diciembre de 2014, todavía quedan vestigios.

Archivo Histórico de Medellín